

# ELEKTROMOBILITÄT UND WEG



Version 1.4.  
Stand  
20.02.2017

Wie geht das?

Richter am Oberlandesgericht Wolfgang Dötsch, Brühl

## Inhalt

I. Vorbemerkung des Autors .....	2
I. Einleitung.....	2
II. Denkbare Fallkonstellationen.....	4
1. Ladeinfrastruktur im Gemeinschaftseigentum .....	4
2. Ladeinfrastruktur für Sondereigentumsflächen .....	7
a) Anspruch auf ordnungsgemäße Verwaltung aus § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG?.....	7
b) Stellungnahme.....	9
3. Der Sonderfall: Ladeinfrastruktur auf Sondernutzungsflächen.....	13
III. Fazit .....	14

## I. Vorbemerkung des Autors

VW-Dieselskandal und der zunehmende politische Impetus bei der Förderung der Elektromobilität machen ein Thema zunehmend spannender, das bislang WEG-Rechtler womöglich weniger heftig umgetrieben haben mag. Das Skript gibt einen Überblick über Rechtsfragen der Elektromobilität in WEG-Anlagen für Verwalter und ihre anwaltlichen Berater. Der Beitrag ist eine stetig fortentwickelte und erweiterte Fassung des Beitrages des Autors in MietRB 2016, 241 – 248; siehe zur Thematik ferner etwa auch *Happ*, DWE 2016, 136.

## I. Einleitung

Staatliche Förderung von Elektromobilität ist in Deutschland kein ganz neues Thema: Der sog. „Nationale Entwicklungsplan“ aus dem Jahr 2011 hat bewusst das ambitionierte Ziel von 1 Mio. Elektroautos auf Deutschlands Straßen bis zum Jahr 2020 aufgestellt. Mit dem Elektromobilitätsgesetz vom 5.6.2015 (BGBl. I, 898) sind – nach einem eher peinlichem „Zuständigkeitshickhack“ und einer fast absurden Diskussion um die (angebliche) „Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts“<sup>1</sup> – zunächst gewisse Vorrechte für Elektroautos in Form möglicher Gebührenermäßigungen bei Parkgebühren, Bevorrechtigungen beim Parken, bei der Nutzung von Busspuren und bei Zufahrtsbeschränkungen/Durchfahrtsverboten eingeführt worden, doch war das sicherlich noch kein großer Wurf.<sup>2</sup> Der eher zündende Funke könnte – wenn überhaupt – von den VW-Abgasskandalen und vor allem auch von den im Kabinett im Rahmen eines Maßnahmenpakets zur Förderung der Elektromobilität am 18.05.2016 beschlossenen Zuschüssen für den Erwerb neuer Elektroautos kooperierender Hersteller ausgehen. Gerade die urdeutsche Freude an staatlichen „Geschenken“, die die Anleger reihenweise in die windigsten Anlagemodelle treibt, könnte u.U. mittelfristig den Durchbruch für breitere Bevölkerungskreise mit sich bringen.<sup>3</sup> Zwar ist der Zuspruch zu der nach dem „Windhund“-Prinzip zu verteilenden Prämie bisher weiter noch eher verhalten, doch ist politischer Wille genug da, die Sache weiter zu befördern. Bestandteil des vorgenannten Maßnahmenpakets sind etwa auch – bei deutschen immer auch enorme Anreize schaffende - Steuerprivilegierungen für Elektrofahrzeuge, die ebenfalls sehr schnell in einen Gesetzesentwurf der Bundesregierung geflossen sind (BR-Drs. 277/16). Neben einer Steuerbefreiung für die Fahrzeuge für 10 Jahre sollten steuerliche Nachteile bei Elektro-Dienstwagen oder gewährten Vorteilen (wie Nutzung kostenloser Ladeeinrichtungen beim Arbeitgeber) abgedeckt bzw. besondere Anreize geschaffen werden<sup>4</sup> und das wurde letztlich nach der Zustimmung des Bundesrats auch so Gesetz und gilt ab 01.01.2017.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Dazu instruktiv *Schubert*, SVR 2016, 135; *ders.*, VD 2015, 324; 2016, 22; 2016, 31.

<sup>2</sup> Siehe zum EMoG im Überblick etwa *Schubert*, NZM 2016, 153; *Maslaton/Hauk*, NVwZ 2015, 555. Zur Frage, ob das EMoG einen EU-beihilferechtlich relevanten Vorteil verschafft *Holtmann*, KommJur 2015, 201.

<sup>3</sup> Wen auch das nicht überzeugt – der Verfasser könnte z.B. bei <https://youtu.be/TCo6vA8ujpl> schwach werden.

<sup>4</sup> Zu den steuerrechtlichen Plänen im Gesetzgebungsverfahren etwa *Kußmaul/Kloster*, BB 2016, 1817.

<sup>5</sup> Vgl. zur Neuregelung nunmehr auch BMF-Schreiben vom 14.12.2016, IV C 5 – S 2334/14/10002-03; DOK 2016/1120002 sowie im Überblick *Weber*, GmbHR 2017, R24.

Führt man sich vor Augen, dass in den Niederlanden schon ca. 7% und in Norwegen sogar gut 20% der neu zugelassenen Fahrzeuge Elektrofahrzeuge sind, mag u.U. irgendwann auch in Deutschland der Knoten platzen, doch ist der Weg sicher noch steinig. Nichtsdestotrotz werden die dann auftretenden **praktischen Umsetzungsfragen** vermutlich recht schnell auch bei WEG-Verwaltern und ihren Anwälten anlanden. Dies ist schon deswegen fast zwingend, weil die Akkus und der Ladevorgang aus Verbrauchersicht ein wesentlicher „Knackpunkt“ bei Elektroautos sind. Angesichts der sicherlich auch auf absehbare Zeit weiterhin eher defizitären (und auch noch mit zahlreichen Rechtsfragen behafteten<sup>6</sup>) öffentlichen Ladeinfrastruktur<sup>7</sup> ist ein fester Ladepunkt als „sicherer Heimathafen“ für alle Elektro-Automobilisten faktisch wohl zunächst unverzichtbar. In WEG-Anlagen ist der Ärger dann aber vorprogrammiert: Selten werden hier erforderlich werdende Baumaßnahmen allein im Sondereigentum stattfinden können, wo der jeweilige Wohnungseigentümer in den Grenzen aus § 14 Nr. 1 WEG im Kern noch frei agieren könnte. Da es zumeist um neue Stromleitungen und sog. Wallboxen in Stellplätznähe gehen wird, ist regelmäßig (auch) das **Gemeinschaftseigentum** betroffen und man darf dann zähneknirschend das weite Feld (genauer: Minen-Feld) des Rechts der baulichen Veränderung im WEG (§§ 21, 22 WEG) beackern. Da lauern bekanntlich viele Fallstricke und dass das geltende Recht im Bereich des Wohnungseigentumsrechts den ambitionierten politischen Zielen der Bundesregierung schwerlich gerecht wird, hat man im einschlägigen Schrifttum früh erkannt.<sup>8</sup>

Das Bundesjustizministerium hat sich auf Betreiben des Umweltministeriums schon im Jahr 2016 intern der Thematik angenommen und arbeitete dem Vernehmen nach auch an einer Gesetzesnovelle.<sup>9</sup> Die Freistaaten Bayern und Sachsen sind indes dann vorgeprescht und haben unter dem 21.06.2016 einen Gesetzesvorschlag erarbeitet<sup>10</sup>, dem das Land Hessen beigetreten ist. Dieser Entwurf kombinierte zwei politisch „gehyppte“ Themenkreise miteinander: Es sollte zum einen das Recht auf Barrierefreiheit im WEG- und Mietrecht verankert werden und dann – was de lege lata schwierig bis unmöglich ist<sup>11</sup> – auch tiefgreifendere Baumaßnahmen wie etwa dem Bau eines Aufzuges durch Privilegierung in § 22 WEG und § 554a BGB grundsätzlich möglich werden. Zum anderen sollte mit dem Entwurf das WEG- und Mietrecht für die Elektromobilität gerüstet werden und in den genannten Vorschriften auch die Errichtung von Ladestationen privilegiert und damit den Betroffenen erleichtert werden. Der Bundesrat hat zwar am 23.09.2016 beschlossen, diesen Entwurf einzubringen und dies auch getan<sup>12</sup> – freilich ohne jede Einarbeitung der zwischenzeitlich vorliegenden Rechtsprechung zur Thematik.<sup>13</sup> Der Entwurf hat indes schnell (berechtigte) Kritik erfahren, weil damit ohne nähere Erläuterungen blindlings an umstrittene und in der Praxis für erhebliche Unsicherheiten sorgende Normen (§ 22 Abs. 1 und 2 WEG) angeknüpft wurde und vor dem Hintergrund der § 16 Abs. 4 und 6 WEG die Kostenproblematik (gerade für sog. Folgekosten) weitgehend ausgeblendet worden war, obwohl gerade hier in der Praxis Klärungsbedarf besteht.<sup>14</sup> Auch die Bundesregierung hat in ihrer Stellungnahme zum Entwurf diese Kritikpunkte genannt und fest zugesagt, zu Beginn der nächsten Legislaturperiode einen neuen Gesetzgebungsvorschlag zu erarbeiten, der dann auch

<sup>6</sup> Siehe etwa zu (energie-)kartellrechtlichen Fragen aufgrund oligopolistischen Verhaltens einiger Anbieter lesenswert Adam, ZNER 2016, 189; 20016, 289. Zu beweis- und eichrechtlichen Fragen öffentlicher Ladestationen schon sehr früh etwa Pallas/Raabe/Weis, CR 2010, 404

<sup>7</sup> S. a. die Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (**Ladesäulenverordnung** – LSV) v. 9.3.2016 (BGBl. I, 457); diese wird im Zweifel jedenfalls mit Blick auf die einheitlichen Standards wohl auch bei der Ausgestaltung nichtöffentlicher Ladepunkte (mittelbar) ebenfalls zu berücksichtigen sein, etwa bei halböffentlichen Ladepunkten innerhalb einer WEG.

<sup>8</sup> Rodi/Hartwig, ZUR 2014, 592 (597 f.). Siehe zudem auch Harendt/Mayer, KommJur 2016, 161.

<sup>9</sup> Tagesspiegel v. 16.5.2016.

<sup>10</sup> BR-Drs. 340/16 = ZfIR 2016, 861. Zum Entwurf im Überblick auch Bickert, ZfIR 2016, 856

<sup>11</sup> Dazu jetzt – die Entscheidungsgründe liegen noch nicht vor, sondern nur eine Pressemitteilung (FD-MietR 2017, 385080) – BGH v. 13.1.2017 - V ZR 96/16: Kein Anspruch auf Einbau eines Aufzugs; vgl. auch Bub/Bernhard, FD-MietR 2017, 385091.

<sup>12</sup> BT-Drs 18/10256.

<sup>13</sup> Insbesondere LG München I v. 2.2.2016 – 36 S 041/15 WEG, MietRB 2016, 228.

<sup>14</sup> Häublein, Berliner Anwaltsblatt 2016, 334. Weniger kritisch aber Happ, DWE 2016, 136, 140.

helfen soll, bereits nach geltendem Recht bestehende Auslegungs- und Anwendungsschwierigkeiten der betreffenden gesetzlichen Regelungen<sup>15</sup> in einem Rutsch mit zu beseitigen.<sup>16</sup> Der Gesetzesentwurf ist noch nicht beraten und es ist zu erwarten, dass jedenfalls dieser Entwurf so auch nicht Gesetz wird – auch und gerade angesichts der endenden Legislaturperiode. Doch wird die Bundesregierung – egal, wer 2017 die Wahl gewinnt – das „In-Thema“ ohne Zweifel weiter betrieben, so dass früher oder später etwas „herauspurzeln“ mag. Das gilt umso mehr, weil der von der Bundesregierung am 14.11.2016 ebenfalls beschlossene „Klimaschutzplan 2050“ festgehalten hat, dass zur Erreichung der Klimaschutzziele der zügige Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe notwendig ist und – Stichwort „Sektorenkopplung“ – die Vernetzung von Gebäude mit dem Industrie und Verkehrssektor sowie der Energiewirtschaft ausgebaut werden soll, wenn so etwa gebäudenah erzeugter Strom für Elektrofahrzeuge genutzt wird oder diese als „Zwischenpuffer“ für die Speicherung regenerativer Energien genutzt werden.<sup>17</sup>

Bis zu einer Gesetzesregelung lohnt sich aber fraglos der Blick auf das **geltende** Recht, das für viele Konstellationen bei richtiger Handhabung auch schon eine Lösung bereithalten kann.

**Hinweis** Im Bereich **baulicher Maßnahmen** sollte immer eine **Beschlussfassung** über die Maßnahme stattfinden. Zwar hat der BGH bisher noch nicht abschließend entschieden, ob – wie vor der WEG-Novelle 2007 – auch eine nur „formlose“ Zustimmung zu einer baulichen Veränderung im Rahmen des § 22 Abs. 1 WEG weiter genügen kann.<sup>18</sup> Darauf darf man sich nach dem Gebot des sichersten Wegs aus anwaltlicher Sicht keinesfalls mehr stützen.◀

## II. Denkbare Fallkonstellationen

Man kann bei der Annäherung an das Thema in **Fallgruppen** danach unterscheiden, wo in der WEG-Anlage (nicht öffentliche<sup>19</sup>) Ladeinfrastruktur errichtet werden soll. Zudem ist jeweils denkbar, dass eine Mehrheit im konkreten Fall tatsächlich Ladestationen haben will und nur eine rechtssichere Gestaltung wünscht. Spannender sind die Fälle, in denen die Mehrheit gerade nicht will und etwa nur der innovationsfreudige „Tesla-Jünger“ die Anlage oder zumindest seinen Stellplatz für das nächste Jahrtausend „fit“ machen will.

### 1. Ladeinfrastruktur im Gemeinschaftseigentum

Die Einrichtung von Ladeinfrastruktur auf Flächen im Gemeinschaftseigentum (etwa in der gemeinsamen Tiefgarage) ist (nur) als bauliche Veränderung denkbar, da kein Fall einer – sei es modernisierenden (§ 22 Abs. 3 WEG)<sup>20</sup> – Instandsetzung/-haltung nach § 21 Abs. 5 Nr. 2 WEG denkbar sein dürfte (mangels akutem Reparaturbedarf). Da regelmäßig nachteilige optische Veränderungen des Gemeinschaftseigentums eintreten dürften und zudem auch die Gefahr droht, dass dann „jeder kommen kann“ und es so schnell zu „Unzuträglichkeiten“ bei mit der Stromversorgung kommen kann<sup>21</sup>, wäre über §§ 22 Abs. 1, 14 Nr. 1 WEG zumeist Allstimmigkeit erforderlich. Helfen kann ggf. **§ 22 Abs. 2 WEG**, da die Einrichtung von Ladeinfrastruktur häufig darunter subsumiert werden kann. *Häublein* hat dies für den Sonderfall einer photovoltaikbetriebenen Carport-Ladestation als Fall des § 22 Abs. 1 S. 1, 1. Fall WEG i.V.m.

<sup>15</sup> Zur Reform des § 22 WEG etwa jüngst *Lehmann-Richter*, ZMR 2016, 845.

<sup>16</sup> BT-Drs 18/10256, S. 19 f.

<sup>17</sup> Vgl. Klimaschutzplan 2050, S. 46/53.

<sup>18</sup> Verneinend zuletzt LG München I v. 6.7.2015 – 1 S 22070/14, MDR 2015, 1412 = ZMR 2015, 813; dazu *Sommer*, ZWE 2016, 154 – auch zu anderweitigen Gestaltungsmöglichkeiten bei Baumaßnahmen im Individualinteresse.

<sup>19</sup> Die Zusatzfragen bei der Errichtung sogar öffentlicher Ladeinfrastruktur (zur Gewinnerzielung) soll und kann hier aus Raumgründen nicht vertieft werden; es wird regelmäßig kaum ordnungsgemäßer Verwaltung entsprechen, mit dem Verband unternehmerische Nebenzwecke zu verfolgen.

<sup>20</sup> Soweit überlegt wird, ob eine modernisierende Instandsetzung auch ohne akuten Instandsetzungsbedarf vorliegen können soll, wenn sich eine Maßnahme als üblicher Standard durchgesetzt hat (dazu *Happ*, DWE 2016, 136, 138), ist das gesetzessystematisch schwer haltbar; jedenfalls ist das aber auch bei Ladestationen derzeit ohnehin nicht anzunehmen (so auch *Happ*, a.a.O.).

<sup>21</sup> So etwa AG Berlin-Schöneberg v. 5.4.2015 – 771 C 87/14, BeckRS 2016, 17692.

§ 555b Nr. 2 BGB<sup>22</sup> (Einsparung von Primärenergie) durchgeprüft, worauf hier zur Meidung von Wiederholungen Bezug genommen werden soll.<sup>23</sup> Es spricht einiges dafür, dass diese Norm aber auch dann einschlägig ist, wenn keine Kopplung mit einer Photovoltaikanlage erfolgt, weil Elektromobilität wenn schon nicht der Einsparung von Primärenergie, doch zumindest dem Klimaschutz dienen soll<sup>24</sup> - jedenfalls wenn man nicht vertieft, wo der Strom herkommt und wie die Akkus produziert werden.

Eine Verstärkung der Elektroinstallationen für den Anschluss neuer Gerätschaften wird zudem auch regelmäßig eine **Gebrauchswertverbesserung nach § 555b Nr. 4 BGB** sein<sup>25</sup>; denkbar ist je nach Lage und Nutzbarkeit der Einrichtung auch eine **Wohnwertverbesserung nach § 555b Nr. 5 BGB**.<sup>26</sup> Die Gebrauchswertverbesserung wird man dabei wohl auch nicht unbedingt davon abhängig machen, ob das Objekt in einer „sozial schwächeren Wohnlage“ liegt, wo sich die Bewohner (jedenfalls zur Zeit) noch keine eher hochpreisigen Elektromobile leisten können<sup>27</sup>, denn das trägt nur unnötige Abgrenzungsfragen in die Thematik und verkennt, dass die Anbieter zunehmend auch günstigere Elektro-Kleinwagen ins Sortiment nehmen.

Da der Begriff der Modernisierung in § 22 Abs. 2 WEG zudem nach der Rspr. des BGH eher weit zu verstehen sein soll<sup>28</sup>, wird man damit oft weiter kommen.

**Hinweis** Sieht man das anders, kann man ggf. auch noch das (nur) in § 22 Abs. 2 WEG enthaltene Merkmal der **Anpassung des gemeinschaftlichen Eigentums an den Stand der Technik** fruchtbar machen, das bisher ein Schattendasein fristet. Die Einschlägigkeit wird teilweise für Ladeinfrastruktur bereits vertreten<sup>29</sup>, ist aber sicher (noch) etwas gewagt – zumal es dabei eigentlich um ein noch höheres Niveau gehen müsste.<sup>30</sup> Dass Ladestationen aber - gerade im Baubestand und nicht bei Neubauten bereits dem Stand der Technik entsprechen sollen, erscheint derzeit kaum vertretbar (insofern zum „Mindeststandard“ auch LG München I v. 2.2.2016 – 36 S 041/15 WEG, MietRB 2016, 228)◁

Neben der qualifizierten Mehrheit aus § 22 Abs. 2 WEG muss man dann im konkreten Fall nur noch darauf achten, dass die „Eigenart“ der Wohnanlage nicht beeinträchtigt wird und keine unbillige Beeinträchtigung anderer Wohnungseigentümer droht – etwa durch einen „Ladepunkt-Dschungel“ vor der Terrasse.<sup>31</sup>

Das Erreichen der erforderlichen Mehrheiten hängt in der Praxis regelmäßig vor allem von der **Kostenverteilung** ab. Hier sind die Kosten der Ersterrichtung zu unterscheiden von späteren Folgekosten und den – nicht geringen – laufenden Stromkosten für die Betankungsvorgänge. Erstere können über § 16 Abs. 4 WEG abweichend verteilt werden und für die laufenden Betriebskosten kann über § 16 Abs. 3 WEG bei Beachtung der jeweiligen Voraussetzungen regelmäßig auch eine geeignete Lösung erreicht werden. Bei im Gemeinschaftseigentum errichteter Ladeinfrastruktur ist insofern insbesondere auch denkbar – analog der Münzautomaten in alten Waschkellern – eine einzelfallgerechte Bezahlmöglichkeit zu schaffen (über die ggf. sogar eine Rücklage für spätere

<sup>22</sup> Schon mangels Gebäudebezugs, aber mangels Gesamteinsparung liegt ersichtlich kein Fall des § 555b Nr. 1 BGB vor, vgl. *Happ*, DWE 2016, 136, 138.

<sup>23</sup> *Häublein*, AnwZert MietR 9/2015 Anm. 2 = ZWE 2015, 255. Zustimmend *Bärman/Merle*, WEG, 13. Aufl. 2015, § 22 Rz. 343j; *BeckOGK/WEG/Karkmann*, Stand: 1.11.2016, § 22 Rz. 186 und *BeckOK/MietR/Müller*, Ed. 3, § 555b Rz. 29.1.

<sup>24</sup> So *Happ*, DWE 2016, 136, 138 und wohl auch *Jennißen/Hogenschurz*, WEG, 5. Aufl. 2017, § 22 Rz. 99a

<sup>25</sup> Statt aller für das MietR *Schmidt-Futterer/Eisenschmid*, MietR, 12. Aufl. 2015, § 555b Rz. 136 f. m.w.N. und zuM WEG *BeckOK-WEG/Elzer*, Ed. 29, § 22 Rn. 211.

<sup>26</sup> So mit Recht auch *BeckOK-WEG/Elzer*, Ed. 29, § 22 Rn. 213. Zweifelnd *Happ*, DWE 2016, 136, 139.

<sup>27</sup> So aber wohl *Happ*, DWE 2016, 136, 139.

<sup>28</sup> Dazu vertiefend *Jennißen/Hogenschurz*, WEG, 5. Aufl. 2017, § 22 Rz. 65 ff. m.w.N.

<sup>29</sup> So *Rodi/Hartwig*, ZUR 2014, 592 (597).

<sup>30</sup> Statt aller *Hügel/Elzer*, WEG, 2015, § 22 Rz. 80.

<sup>31</sup> S. dazu auch die Beispiele bei *Häublein*, Fn. 23.

Instandsetzungen der Anlagen angespart werden kann, wenn die über die Betriebskosten hinausgehenden Erlöse der IR zugeführt werden). Ob man solche Kostenregelungen über § 21 Abs. 7 WEG oder als Annexregelung zu § 15 Abs. 2 WEG konstruiert, ist letztlich Geschmackssache.<sup>32</sup>

Ein größeres Problem sind aber die **Folgekosten**. Ob der allein auf den „Einzelfall“ abstellende § 16 Abs. 4 WEG auch die abweichende Verteilung der Folgekosten zulässt, ist weiter ungeklärt.<sup>33</sup> Zwar ist das gerade und speziell bei individualnützigen Baumaßnahmen angenommen worden<sup>34</sup>, doch ist eine differenzierende Auslegung des Merkmals „Einzelfall“ fraglich.<sup>35</sup> Es ist mit einer zeitnahen Klärung durch den BGH im Revisionsverfahren Az.: V ZR 91/16 zu rechnen.

Verneint man die Möglichkeit, auch Folgekosten zu regeln, machen die diskutierten Gestaltungsalternativen eher weniger glücklich: Bei der Beschlussfassung zu „tricksen“, indem nur der Begünstigte zustimmt, alle anderen sich mit Blick auf § 16 Abs. 6 WEG enthalten und der Verwalter dennoch das Zustandekommen des (Zitter-)Beschlusses feststellt, kann etwa schnell „nach hinten losgehen“ – zumal die Norm nach der Rspr. bei der Modernisierung nach § 22 Abs. 2 WEG gar nicht gelten soll.<sup>36</sup> Die Zustimmung zur Durchführung unter der auflösenden Bedingung der weiteren Kostentragung<sup>37</sup> ist ebenfalls angreifbar – zudem führt der Bedingungseintritt hier auch nur zu (eigentlich sinnfreien) Rückbauansprüchen, nicht aber zur gewünschten Kostenfolge.<sup>38</sup> Da immer denkbare schuldrechtliche Kostentragungsabreden zwischen Verband und Begünstigten schnell an der Weitergabe an den Rechtsnachfolger scheitern können, ist gesetzt, so dass nur eine mit Reallasten (§ 1105 BGB) abgesicherte Abrede halbwegs helfen würde<sup>39</sup> – jedoch ein praktisch kaum handhabbares Konstrukt. Die oben angedachte „Waschmützen“-Lösung ist dann vielleicht doch gar nicht die schlechteste Lösung und kann – wie gezeigt – eine Ansparung von Mitteln für Folgekosten in der IR erlauben.

§ 22 Abs. 2 WEG erlaubt nach dem Vorgenannten - was LG München I v. 2.2.2016 – 36 S 041/15 WEG (MietRB 2016, 228) offengelassen hat - im Zweifel also wohl eine (**qualifizierte**) **Mehrheitsentscheidung über den Bau von Ladeinfrastruktur**.

Spannender sind hingegen die Fälle, in denen eine solche Mehrheit **nicht** erreicht wird und die innovationsfreudigen „Ökos“ einen „**Anspruch**“ auf **Elektromobilität** konstruieren wollen. Dazu kann man nur konstatieren, dass es grundsätzlich keinen „Anspruch“ auf eine Modernisierungsmaßnahme gibt<sup>40</sup> Und auch keinen Anspruch auf eine (sonstige) bauliche Veränderung.

**Hinweis** Natürlich darf man nie „nie“ sagen. Bei § 22 Abs. 1 WEG wird bekanntlich vor allem aufgrund der **Drittwirkung der Grundrechte** teils ein „Nachteil“ in verfassungskonformer Auslegung verneint oder trotz eines „Nachteils“ (dennoch) ein Zustimmungsanspruch bejaht. Die dafür diskutierten Beispielfälle wie Barrierefreiheit, Parabolantenne usw.<sup>41</sup> lassen sich aber – auch mit Blick auf Art. 20a GG - schwerlich pauschal auf jede Form der Elektromobilität übertragen. Insofern hat LG München I v. 2.2.2016 – 36 S 041/15 WEG (MietRB 2016, 228) zutreffend ausgeführt, dass allein begrüßenswerte umweltschützende Maßnahmen keine Grundlage für einen Anspruch auf Zustimmung sind und gleiches etwa für die Installation neuer sparsamer Heizungen oder der

<sup>32</sup> Vgl. zum Problem abstrakt auch BeckOK/WEG/Dötsch, Ed. 29, § 15 Rz. 91.5 m.w.N.

<sup>33</sup> Zum Streitstand Bärmann/Becker, Fn. 23, § 16 Rz. 132–135.

<sup>34</sup> So etwa LG Itzehoe v. 12.07.2011 – 11 S 57/10, ZMR 2012, 219.

<sup>35</sup> Eng etwa LG Hamburg v. 4.3.2016 – 318 S 109/15, ZMR 2016, 484; LG München v. 23.6.2014 – 1 S 13821/13, ZMR 2014, 920.

<sup>36</sup> BGH v. 11.11.2011 - V ZR 65/11, NJW 2012, 603 Rn. 4.

<sup>37</sup> Vorschlag von Häublein, ZWE 2008, 368.

<sup>38</sup> Becker, Grundeigentum 2008, 1412 f.

<sup>39</sup> So auch Sommer, ZWE 2016, 154 (158).

<sup>40</sup> Statt aller etwa Hügel/Elzer, Fn. 30, § 22 Rz. 58, 100.

<sup>41</sup> Dazu im Überblick Hügel/Elzer, Fn. 0, § 22 Rz. 51–57 m.w.N. Siehe ansonsten gegen einen „Anspruch“ auf bauliche Veränderung etwa OLG München v. 12.7.2005 - 32 Wx 51/05, MDR 2006, 144).

Anbringung von Dämmungen gelten würde. Das kann freilich im Einzelfall anders sein etwa bei Elektrofahrzeugen für Behinderte, die nicht nur – wie andere Rollstühle – ggf. im Treppenhaus abgestellt werden können/sollen, sondern u.U., dort auch geladen werden sollen. Hier gilt aber Eines: Die Mehrheit muss dann zwar zustimmen, hat aber eine Art „Direktionsbefugnis“, über (zumutbare!) Details der technischen Umsetzung und Ausgestaltung zu befinden.<sup>42</sup> Dass ist jeweils Einzelfrage und verhindert nicht selten die Arbeitslosigkeit der Juristen.◀

## 2. Ladeinfrastruktur für Sondereigentumsflächen

Die zweite große Fallgruppe ist diejenige der Errichtung der Ladeinfrastruktur (auf Initiative der Sondereigentümer) an Sondereigentumsflächen – wozu wegen § 3 Abs. 2 S. 2 WEG auch nur durch Markierungen abgeschlossene Garagenstellplätze gehören können.

**Hinweis** Hier können Zusatzprobleme durch die **Zweckbestimmung** drohen: Tiefgaragenstellplätze mit der Zweckbestimmung „Tiefgaragenstellplatz“ sollen etwa nach einer aktuellen Hamburger Entscheidung nur für Kraftfahrzeuge und daher nicht für eine Elektrofahrzeug-Ladestation genutzt werden dürfen.<sup>43</sup> Kraftfahrzeug ist aber dabei sicherlich auch ein Elektroauto – das Problem wird also eher die Ladeinfrastruktur.◀

Soll in einem Sondereigentumsbereich eine Ladestation (sog. Wallbox) angebracht werden, ist freilich regelmäßig (zumindest auch) das Gemeinschaftseigentum betroffen. Die Wände werden regelmäßig nicht im Sondereigentum stehen (können).<sup>44</sup> Zudem müssen in der Regel Zuleitungen verlegt werden, die an das im Gemeinschaftseigentum stehende Leitungsnetz angeschlossen werden müssen – was oft auch Wanddurchbrüche (ggf. in andere Brandabschnitte) erforderlich machen wird. Je nach sachenrechtlicher Einordnung der Energienetze mit Blick auf § 5 WEG kann wohl jedenfalls bei Aufputzverlegung ab einem „Übergabepunkt“ des Hauptstranges (in der Regel im Haupt- oder Unterverteiler) Sondereigentum an Stromleitungen begründet werden<sup>45</sup>, so dass der Gemeinschaft u.U. sogar im Bereich davor Leitungen „aufgedrängt“ werden können.<sup>46</sup> Wegen der oft enormen dauerhaften Leistungsabnahme von Ladestationen kann zudem eine Anpassung des gesamten Hausanschlusses oder zumindest die Einrichtung eines sog. Ladelastmanagements für die verschiedenen Ladestationen erforderlich werden – sonst drohen Stromausfälle oder sogar Brände.

Wenn man dann schon die Aufputzverlegung von Leitungen als optische Beeinträchtigung und damit als Nachteil i.S.d. § 14 Nr. 1 WEG einordnet<sup>47</sup>, ist man oft schnell am Ende, weil die dann erforderliche Zustimmung aller Wohnungseigentümer oft nicht zu erreichen ist.

### a) Anspruch auf ordnungsgemäße Verwaltung aus § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG?

Das AG München und das LG München I<sup>48</sup> hatten unlängst einen Fall zu entscheiden, in dem die Mehrheit den Antrag eines Wohnungseigentümers abgelehnt hatte, diesem die Installation einer (speziellen) Steckdose an dessen im Teileigentum stehenden Tiefgaragenstellplatz zu gestatten – wobei die Zuleitung dafür mit einem separaten Stromkreis vom Hauptverteiler gezogen werden und der Verlauf des Kabels entlang der Betonquerstützen der Decke weitgehend mit anderen, bereits vorhandenen Kabeln erfolgen sollte und im Antrag näher beschrieben wurde. Alle Kosten hinsichtlich

<sup>42</sup> Dazu für Anschluss einer e-Mobil-Box für E-Mobil eines behinderten Eigentümers lesenswert AG Bremen v. 5.8.2015 – 28 C 58/14, ZMR 2015, 968.

<sup>43</sup> LG Hamburg v. 17.6.2015 – 318 S 167/14, NZM 2016, 58 mit zu Recht krit. Anm. Häublein.

<sup>44</sup> Zutreffend Rodi/Hartwig, ZUR 2014, 592 (597).

<sup>45</sup> Zur Sondereigentumsfähigkeit von Stromleitungen BeckOGK/WEG/Schultzky, Fn. 23, § 5 Rz. 84.

<sup>46</sup> Dazu allgemein Elzer, ZWE 2014, 395 (mit Schwerpunkt auf Wasserleitungen) und jetzt für die Zuleitung zu einer Ladestation auch explizit LG München I v. 2.2.2016 – 36 S 041/15 WEG (MietRB 2016, 228)

<sup>47</sup> So Happ, DWE 2016, 136, 139.

<sup>48</sup> AG München v. 17.12.2014 – 482 C 12592/14, ZMR 2015, 632; aufgehoben durch LG München I v. 2.2.2016 – 36 S 041/15 WEG, MietRB 2016, 228.

der Anbringung sowie des Unterhalts der Steckdose sollten zu Lasten des Begünstigten gehen und der Stromverbrauch – der jeweils durch Abzug der „Ablesewerte“ des eigenen Zählers vom Gesamtverbrauch der Tiefgarage zu ermitteln sein sollte – über die Jahresabrechnung abgerechnet werden. Im Falle des Verkaufs des Stellplatzes sollte der Rückbau sach- und fachgerecht durchzuführen bzw. der Rechtsnachfolger in die Maßgaben einzubinden sein. Die Mehrheit sah – obwohl die Fachfirma bestätigte, dass es technisch keine Probleme mit dem Hausanschluss und seiner Leistungsfähigkeit geben würde – in der Maßnahme eine zustimmungspflichtige bauliche Veränderung. Aufgrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes seien künftig auch die übrigen Eigentümer berechtigt, im Bereich ihres Stellplatzes eine Steckdose zu installieren – wofür das gemeinschaftliche Strom- und Leitungsnetz irgendwann nicht mehr ausgerichtet sei. Mit der geplanten zusätzlichen Stromleitung werde das Brandrisiko in der Tiefgarage erhöht und zudem unzulässig der Kostenverteilerschlüssel auf Dauer geändert und die Verwaltung zusätzlich mit dem Ablesen belastet. Das alles nahm man als Anlass zur Totalverweigerung.

Das AG meinte, dass die Ablehnung des Beschlussantrages **ordnungsgemäßer Verwaltung widerspreche**, da der Kläger – selbst wenn er noch kein Elektroauto habe, sondern nur erst anschaffen wolle – einen Anspruch auf Duldung der begehrten Maßnahme aus § 21 Abs. 4, Abs. 5 Nr. 6 WEG habe. Zwar sei Sinn dieser Norm (nur), einen gewissen „Mindeststandard“ zu gewährleisten mit der Folge, dass danach nur die erstmalige Herstellung verlangt werden kann, nicht jedoch die Installation einer weiteren (zweiten) Anlage. Um eine derartige Herstellung/Gewährleistung eines „Mindeststandards“ handele es sich aber, da zum einen an dem konkreten Tiefgaragenstellplatz noch gar kein Elektroanschluss vorhanden ist und es sich bei dem Stromanschluss für Elektroautos zudem nicht um „normale“ Steckdosen handele, die auch für andere Elektrogeräte geeignet sind. Die Norm sei in Zeiten des Klimawandels und der auch von Seiten der Politik beschworenen Energiewende dahingehend auszulegen, dass auch Stromanschlüsse für Elektroautos zu den „Mindeststandards“ der Elektroversorgung gehören. Besondere Eingriffe in das Gemeinschaftseigentum seien nicht erforderlich, da vorhandene Kabelschächte benützt werden können. Fremdes Sondereigentum werde nicht tangiert.

**Hinweis** Dieser Prüfungspunkt ist deswegen wichtig, weil sich nach h.M. <sup>49</sup> die **Duldungspflicht** aus § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG allein auf das Gemeinschaftseigentum; erstreckt. Im Sondereigentum können allenfalls aus § 14 Nr. 3 und 4 WEG (analog) Duldungspflichten und dann natürlich darüber auch Ausgleichsansprüche aus § 14 Nr. 4 WEG a.E. bestehen.<sup>50</sup>◀

Darüber hinaus habe der Gesetzgeber in **§ 21 Abs. 6 WEG** einen Ausgleich für eventuelle Nachteile, die den Wohnungseigentümern aus ihrer Duldungspflicht erwachsen können, vorgesehen. Demnach ist der Kläger, zu dessen Gunsten die Maßnahme durchgeführt wird, den anderen Wohnungseigentümern zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den diese ggf. durch die Maßnahme erleiden. Angesichts dieser Norm handele es sich bei der im Beschluss enthaltenen Kostentragungsregelung auch **nicht um eine (dauerhafte) Abänderung des Kostenverteilungsschlüssels** gemäß § 16 Abs. 4 WEG, sondern nur um die bloße „Bekräftigung“ des im Gesetz ohnehin geregelten Schadensersatzanspruches. Es werde auch keine Verpflichtung der Verwaltung zum Ablesen des Stromzählers begründet, sondern (nur) zur Abrechnung des Stromverbrauchs gemäß Ableseergebnis – wobei letzteres auch abgefragt und vom Kläger mitgeteilt werden könne.

<sup>49</sup> Statt aller JenniBen/Heinemann, WEG, 5. Aufl. 2017, § 21 Rz. 101.

<sup>50</sup> Zum Problem auch BeckOK/WEG/Dötsch, Ed. 29, § 14 Rz. 157 und auch AG Hannover v. 16.7.2013 – 483 C 3961/13, ZMR 2014, 63. Für einheitliche Lösung über § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG Staudinger/Bub, BGB, 2005, § 21 WEG Rz. 215.



Auf die eingelegte Berufung hat das **LG München I** indes das Urteil abgeändert und die Klage abgewiesen<sup>51</sup>: Die Maßnahme sei eine bauliche Veränderung, die die übrigen Eigentümer in einem über das in § 14 WEG geregelte zumutbare Maß hinaus beeinträchtige - u.a. durch die neue Zuleitung, die – so die Kammer - ins Gemeinschaftseigentum falle (mit Überbürdung des Instandhaltungsaufwands etc.), wegen einer u.U. nicht von § 16 Abs. 4 WEG erfassten Kostenverteilung auch für künftige Kosten und wegen des möglichen Nachahmungseffekts für spätere Elektroautomobilisten. Ein Anspruch auf Zustimmung zu einer baulichen Veränderung bestehe aber grundsätzlich nicht. Er ergebe sich im konkreten Fall auch nicht aus § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG oder aus einer allgemeinen Interessenabwägung. Zwar greife wegen § 1 Abs. 6 WEG die Regelung des § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG auch für den im Teileigentum stehenden Stellplatz und zwar läge hinsichtlich dieses Teileigentums ein - auf jeden Fall von der Norm erfasster – „erstmaliger“ Anschluss an die Elektroversorgung vor. Dennoch solle die Norm nur einen gewissen „Mindeststandard“ nach dem Stand der Technik ermöglichen. Lademöglichkeiten für Elektroautos würden zwar in neu gebauten Tiefgaragen vorhanden sein mögen, in bestehenden Tiefgaragen – und um eine solche ging es ja hier – seien sie aber derzeit nicht verbreitet und gehörten somit gerade nicht zum „Mindeststandard.“ Es gäbe zudem die Möglichkeit, gemeinsame Ladeplätze in der Anlage zu errichten, was aber der Entscheidung der Wohnungseigentümer überlassen bleiben müsse. Ähnlich hatte übrigens zuvor das **AG Berlin-Schöneberg** (Urt. v. 05.04.2015 - 771 C 87/14, BeckRS 2016, 17692) argumentiert: Durch die Vorschrift werde lediglich ein „Mindeststand“ garantiert; die Versorgung mit Strom für ein Elektroauto gehöre nicht zur Mindestausstattung eines Pkw-Stellplatzes.

## b) Stellungnahme

### aa) Der Normzweck

Die Entscheidung des Amtsgerichts München war sicherlich mutig, erscheint aus Sicht des Verfassers aber im Kern überzeugend.<sup>52</sup> Die – wenig bekannte und eher dunkle<sup>53</sup> – gesetzliche Regelung des § 21 Abs. 6 WEG aus den Anfangstagen des WEG passt zwar sicherlich **nicht direkt**. Die Norm wird aber gerade aufgrund der technischen Weiterentwicklung anerkanntermaßen **entsprechend (analog)** auf dort nicht explizit genannte Anschlüsse für Fernseh- und Teledienste (Internet) angewandt<sup>54</sup> und scheint so auch im Bereich der Elektromobilität ein Ansatzpunkt – zumindest de lege ferenda<sup>55</sup> – zu sein.

**Hinweis** Es ist geklärt, dass die Regelung in ihrem Anwendungsbereich den §§ 22 Abs. 1, 14 Nr. 1 WEG vorgeht und deswegen etwaige „Nachteile“ für einzelne Wohnungseigentümer (wie optische Veränderungen durch die Baumaßnahmen) unerheblich sein können, wenn eben nur die sonstigen Voraussetzungen der Norm vorliegen und das Anschlussinteresse des Einzelnen überwiegt.<sup>56</sup>◀

Aber zu viel Euphorie sollte man - nicht nur wegen der Aufhebung des ambitionierten Urteils durch das Landgericht München I (das die Revision trotz § 543 ZPO nicht zugelassen hat) - bremsen: An anderer, entscheidender Stelle wird die Vorschrift im Gegenzug auch eng ausgelegt: Nach

<sup>51</sup> Dem folgend Jennißen/Heinemann, WEG, 5. Aufl. 2017, § 21 Rz. 102a; Jennißen/Hogenschurz, a.a.O., § 22 Rz. 99a; Happ, DWE 2016, 136, 140.

<sup>52</sup> Siehe auch BeckOK-WEG/Elzer, Ed. 29, § 21 Rn. 359

<sup>53</sup> Nichtssagend die Gesetzesbegründung BR-Drucks. 75/51, 21 f.

<sup>54</sup> Statt aller Jennißen/Heinemann, WEG, 5. Aufl. 2017, § 21 Rz. 102a; Bärmann/Merle, Fn. 23, § 21 Rz. 163; Elzer, ZWE 2014, 394.

<sup>55</sup> Für gesetzgeberische Klarstellung an dieser Stelle mit gutem Grund etwa auch Harendt/Mayer, KommJur 2016, 161, 163.

<sup>56</sup> BayObLG v. 26.9.2001 – 2Z BR 79/01, ZMR 2002, 211; OLG Hamburg v. 13.11.1991 – 2 Wx 64/90, OLGZ 1992, 186 (188).

herrschender, wenn auch nie abschließend geklärt Ansicht<sup>57</sup>, ist etwa nur der „erstmalige“ Anschluss an eine in der WEG-Anlage selbst bereits vorhandene<sup>58</sup> Versorgungseinrichtung erfasst, nicht also eine Anschlussverbesserung durch eine zweite Telefonleitung o.Ä. Das wird insbesondere darauf gestützt, dass die Norm eben nur die technische „Mindestausstattung“ gewährleisten soll. Handelte es sich – wie hier – bei dem Stellplatz um eine **eigene Teileigentumseinheit**, kann man dann in der Tat – wie auch das Landgericht einräumt – von einem „erstmaligen“ Anschluss sprechen. In anderen Fällen (also bei unselbständig zugewiesenen Stellplätzen oder bloßen Sondernutzungsrechten) wird es deutlich schwieriger. Dass – platt formuliert in Anlehnung an den amtsgerichtlichen Gedankenfluss – Stromanschluss auch nicht gleich Stromanschluss sein soll, ist für § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG durchaus angreifbar – zumal die eigentliche Stromzuführung im Kern oft identisch sein wird (sofern kein Starkstrom gelegt werden soll) und primär die spezielle Steckdose/Wallbox die eigentliche Besonderheit der Ladestelle darstellen wird. Indes: Das vom Amtsgericht gefundene Ergebnis stimmt jedenfalls nach Ansicht des Verfassers und Sinn und Zweck der Vorschrift wird diese Auslegung wohl ebenfalls gerecht. Nichtsdestotrotz ist natürlich auch die engere Lesart des Landgerichts München I gut vertretbar. Unter Umständen wäre eine Revisionszulassung in der Sache tunlicher gewesen, denn es ist durchaus zu vermuten, dass solche Fälle bald noch häufiger die Gerichte beschäftigen werden. Vielleicht erhält der V. Zivilsenat dann auch Gelegenheit zur abschließenden Klärung – was wiederum dem Gesetzgeber ein steuerndes Eingreifen erleichtern wird.

### bb) Wer darf/soll bauen?

Im Ergebnis ist dem Landgericht München I aber wohl **ohnehin beizupflichten** – wenn auch mit **anderer Begründung**: Denn der Beschluss hätte zumindest an anderer Stelle „kippen“ müssen. Deutlich problematischer war nämlich, dass das AG offenbar dem einzelnen Eigentümer die **eigene Durchführung der Maßnahme** gestattet hat, dieser also die Baumaßnahme **im eigenen Namen direkt bei der Fachfirma in Auftrag geben** sollte. Der Blick in § 27 Abs. 1 Nr. 8 WEG („Erklärungen“) und den darauf für die Vertretungsmacht des Verwalters verweisenden § 27 Abs. 3 S. 1 Nr. 4 WEG zeigt, dass richtigerweise – wenn nicht alle Wohnungseigentümer gemeinsam agieren wollen – der **Verband** (vertreten durch den Verwalter) die Maßnahmen durchzuführen hat. Der Verwalter hat kraft Gesetzes für erforderliche Maßnahmen entsprechende Vertretungsmacht, wobei sich allenfalls eine klarstellende (= deklaratorische) Beschlussfassung empfehlen mag.<sup>59</sup> Dass der begünstigte Sondereigentümer – wie hier – das gemeinschaftliche Eigentum *selbst* verändert und so letztlich selbst eine Verwaltungsaufgabe wahrnimmt, ist de facto eine Ausnahme von § 21 Abs. 1 WEG und wird daher auch – auch mit Blick auf § 27 Abs. 4 WEG (!) – im Schrifttum zu Recht abgelehnt.<sup>60</sup>

Für ein **Tätigwerden des Verwalters** sprechen vor allem *gesetzssystematische* Gründe: Es ist systemwidrig, wenn ein einzelner Wohnungseigentümer Verträge mit Bezug auf das gemeinschaftliche Eigentum abschließt und er dabei – mag vorliegend auch der Rahmen enger vorgegeben worden sein – ggf. die Details der Gestaltung allein entscheiden könnte. Je nach baulicher Ausführung ist zudem aufgestemmtes gemeinschaftliches Eigentum (z.B. in Treppenhäusern und Fluren) wiederherzustellen. Für einen Vertragsschluss (allein) durch die Gemeinschaft der Wohnungseigentümer spricht zudem die Erwägung, dass ihr dann etwaige Mängelrechte wegen des gemeinschaftlichen Eigentums zustehen würden. Aus *praktischer* Sicht kann eigentlich nur der

<sup>57</sup> Riecke/Schmid/Drabek, WEG, 4. Aufl. 2015, § 21 Rz. 275; Bärmann/Merle, Fn. 23, § 21 Rz. 165; Elzer, ZWE 2014, 394 (395). Offen BayObLG v. 26.9.2001 – 2Z BR 79/01, ZMR 2002, 211. A.A. Staudinger/Bub, BGB, 2005, § 21 WEG Rz. 217. Die teils zitierte Entscheidung OLG Hamm v. 4.3.1993 – 15 W 295/92, OLGZ 1994, 32 verhält sich dazu nicht.

<sup>58</sup> Zu dieser wichtigen Einschränkung BayObLG v. 26.9.2001 – 2Z BR 79/01, ZMR 2002, 211; v. 12.11.1992 – 2 Z BR 96/92, WuM 1993, 79 (80); v. 12.8.1991 – 2 ZBR 86/9, BayObLGZ 1991, 296 (298); OLG Frankfurt v. 28.7.1993 – 20 W 44/92, MDR 1993, 1201.

<sup>59</sup> Grundlegend Elzer, ZWE 2014, 394 (395 f.); ebenso Hügel/Elzer, WEG 2015, § 21 Rz. 126, § 27 Rz. 66; BeckOK/WEG/Elzer, Ed. 29, § 21 Rz. 360, 366 f. und ähnlich Jennißen/Heinemann, WEG, 5. Aufl. 2017, § 27 Rz. 58; Bärmann/Merle, Fn. 23, § 21 Rz. 166b.

<sup>60</sup> Elzer, ZWE 2014, 394 (395 f.).

Verwalter durch „Wissen aus erster Hand“ die Wohnungseigentümer und etwaige Dritte sachgerecht über die Maßnahmen unterrichten und die Bauarbeiten – was seine Aufgabe ist – sachgerecht verwalten. Hinzu kommt, dass der Verwalter für den Verband auch die Gebäudeversicherung „verwaltet.“<sup>61</sup> Man kann versicherungsrechtlich zumindest darüber nachdenken, ob die Einrichtung von Ladestationen in Tiefgaragen u.U. als Gefahrerhöhung (§ 23 VVG) anzeigepflichtig sein kann (mit der Folge möglicher Prämienanpassungen).<sup>62</sup> Auch dies zeigt, dass jedes individuelle „Gewurschel“ schwerlich sachgerecht sein kann und – selbst wenn man es rechtlich abstrakt für zulässig hielte – im Zweifel jedenfalls im konkreten Einzelfall oft nicht ordnungsgemäßer Verwaltung entsprechen wird.

### cc) Mitbestimmungsrecht der Mehrheit?

Es tritt ferner ein Problem dazu, dass sich ebenfalls dann ganz deutlich entschärft, wenn man eine Beschlussfassung der Wohnungseigentümer verlangt und ein darauf fußendes Tätigwerden (allein) von Verband/Verwalter: Die oben zu Maßnahmen im Gemeinschaftseigentum angesprochene Problematik aus dem Bereich der „Barrierefreiheit“ und der Parabolantennen wird nämlich auch hier virulent. Der Anspruchsinhaber hat grundsätzlich auch gerade keinen Anspruch auf eine bestimmte, konkrete Maßnahme aus § 21 Abs. 4 WEG, sondern die Mehrheit hat eine „Direktionsbefugnis“, ein Mitbestimmungsrecht, wenn es – was regelmäßig der Fall sein wird – mehrere Standorte/Ausführungsvarianten gibt.<sup>63</sup> Dann kann aber – wenn nicht ausnahmsweise eine Ermessensreduzierung auf Null vorliegt – auch nicht nach § 21 Abs. 4 WEG vorgegangen und eine konkrete Maßnahme verlangt werden, sondern eigentlich wäre die richterliche Beschlussersetzung nach § 21 Abs. 8 WEG Mittel der Wahl, wenn die Mehrheit nicht „mitspielt.“<sup>64</sup>

**Hinweis** Man mag allenfalls damit helfen, dass das Mitbestimmungsrecht durch die Mehrheit wohl „verspielt“ werden kann.<sup>65</sup> Es ist aber unklar, ob dafür allein der Negativbeschluss genügt, wenn es nicht – anders als hier – nur um (formale) Rückbauverlangen geht. Der anwaltliche Berater tut gut daran, sich nicht darauf zu verlassen.◀

### dd) Nadelöhr Stromverteilung?

Ein weiteres Problem wird sich spätestens bei zunehmender Verbreitung von Elektroautos stellen: Im Fall des AG München war der Hausanschluss zwar für das (eine) Elektroauto nach den Feststellungen der Fachfirma ausreichend, doch kann es bei mehreren Ladestationen schnell zu so hohen Dauer-Abnahmelasten kommen, dass der Hausanschluss nicht mehr ausreicht bzw. zumindest zur Meidung von dessen Überlast ein Ladelastmanagementsystem eingerichtet werden muss. Auch dies muss der Verwalter im Auge behalten – und § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG kann hier an seine Grenzen stoßen, weil die Norm eigentlich nur einen Anspruch auf Anschluss an ein bereits vorhandenes Hausnetz gibt.<sup>66</sup> Darunter wird man vielleicht noch – sofern möglich – eine gewisse Ertüchtigung des Hausverteilers (bei Beibehaltung der eigentlichen Hauszuleitung) fassen<sup>67</sup>, keinesfalls aber wohl die Verlegung neuer Gebäudezuleitungen – die dann wohl über § 22 Abs. 2 WEG zu beschließen wäre, wenn nicht ausnahmsweise eine modernisierende Instandsetzung nach § 21 Abs. 3 WEG begründbar sein sollte.<sup>68</sup>

<sup>61</sup> Dazu etwa allg. Dötsch, ZMR 2014, 169 (171) zu Anzeigeobligationen.

<sup>62</sup> Die Frage wird bisher – soweit ersichtlich – nicht diskutiert.

<sup>63</sup> Instruktiv für Parabolantennen BGH v. 3.11.2009 – V ZR 10/09, MDR 2010, 200.

<sup>64</sup> Lesenswert etwa LG Hamburg v. 4.9.2015 – 318 S 75/14, ZMR 2016, 134 sowie v. 12.11.2014 – 318 S 74/14, ZMR 2015, 143 = jurisPR-MietR 11/2015 Anm. 3 (Dötsch).

<sup>65</sup> BeckOK/WEG/Dötsch, Ed. 29, § 14 Rz. 35.

<sup>66</sup> Einen zur Zustimmungspflicht im Rahmen des § 22 Abs. 1 WEG führenden „Nachteil“ i.S.d. § 14 Nr. 1 WEG hat gerade deswegen dann auch LG München I v. 2.2.2016 – 36 S 041/15 WEG (MietRB 2016, 228) angenommen.

<sup>67</sup> Keinesfalls des gesamten Hausnetzes, vgl. für den Fall einer Überbeanspruchung des Stromnetzes durch Nachtspeicheröfen BayObLG v. 9.6.1988 – BReg.2 Z 102/87, NJW-RR 1988, 1164.

<sup>68</sup> Die Gemeinschaft hat gegen den Netzbetreiber i.d.R. einen Anspruch aus § 18 EnWG gegen Kostenübernahme nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 NAV und ggf. sogar gegen Baukostenzuschüsse nach § 11 NAV.

Auch dieses Problem wird einen Beschluss **anfechtbar machen können** und darf nicht unterschätzt werden: Bei Gebrauchsregelungen ist anerkannt, dass ein Beschluss, der allen Stellplatzeinhabern in einer gemeinschaftlichen Tiefgarage den Anschluss an das Gemeinschaftsstromnetz zum Betrieb von Garagentoröffnern erlaubt, wegen Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz anfechtbar ist, wenn das Netz gar nicht für alle ausreicht und daher de facto nur nach dem „Windhundprinzip“ verfahren wird und den letzten Wohnungseigentümer „die Hunde beißen“ werden.<sup>69</sup> Wie man im vorliegenden Bereich damit umgehen soll, hat das AG trotz des in diese Richtung gehenden Vortrages der Beklagten leider auch nicht weiter vertieft: Kann es denn richtig sein, dass die ersten drei Wohnungseigentümer sich – wie hier – mit vertretbarem Aufwand an die (gerade noch) ausreichende Hausanlage „anklemmen“ und ab dem vierten Elektromobilisten ist plötzlich „Schluss“ bzw. diesem versucht man dann über § 21 Abs. 6 WEG die horrenden Kosten der kompletten Ertüchtigung der Verteiler und/oder des Hausanschlusses aufzubürden? Das Landgericht München I hat gerade deswegen auch einen Nachteil i.S.d. § 14 Nr. 1 WEG angenommen und war da – nicht ganz ohne Grund - deutlich kritischer.

Richtigerweise ist aber wohl auch das lösbar. Man wird wohl von den ersten „Begünstigten“ verlangen können, dass auch spätere „Upgrades“ der Hausanlage für hinzukommende und die Kapazitäten sprengende Anlagen gebilligt werden und sich die zunächst Begünstigten später auch an Mehrkosten beteiligen bzw. sogar eigene widerstreitende Installationen zurückbauen müssen. Denn auch solche Mehrkosten sind bei weiter Auslegung des § 21 Abs. 6 WEG noch kausal (auch) durch die ersten Anschlüsse verursacht – weil man in der Summe damit eben weitere Investitionen erforderlich gemacht hat.

**Hinweis** Da es bei Ermessenentscheidungen jeder Art – was oft verkannt wird und auch für die Frage des Nachschiebens von Gründen relevant sein kann<sup>70</sup> – wichtig ist, dass (schon) im Zeitpunkt der Beschlussfassung alle wesentlichen Tatsachenfragen vorgebracht sind und so auch bei der Ermessensbetätigung bedacht werden können<sup>71</sup>, muss der Verwalter die entsprechende Beschlussfassung stets gut vorbereiten und dazu brauchbare Informationen aufbereiten. Dann wird von einer verständigen Eigentümerschaft – auch solche soll es dem Vernehmen nach geben – u.U. schon von Anfang an zukunftsicherer und vernünftiger (mit Ausbaupotential) gebaut. ◀

## ee) Die Kostenverteilung

Soweit das AG hier aus der nur von „Schaden“ sprechenden Regelung in § 21 Abs. 6 WEG eine Art Umlageschlüssel für weitere Kosten und Folgekosten abgeleitet hat, ist das auch im Schrifttum bereits vertreten worden<sup>72</sup> und an sich auch überzeugend. Es bewahrt einem den Umweg über § 16 Abs. 3 WEG und – für die Baukosten – über den problembehafteten § 16 Abs. 4 WEG. Soweit der Beschluss nach Auffassung des AG die Gesetzeslage nur nochmals wiedergeben soll, ist das freilich bei genauerer Prüfung auch nicht unproblematisch: Eigentlich darf der Verwalter Forderungen des Verbandes gegen einen Wohnungseigentümer nicht einfach in die Jahresabrechnung einstellen und somit zu einer „Selbsttitulierung“ übergehen, die den Betroffenen in die Anfechtungsklage zwingt. Das geht nach allgemeinen Grundsätzen nur, wenn die Ansprüche rechtskräftig festgestellt oder anerkannt sind.<sup>73</sup> Auch das Problem ist jedoch nicht ganz neu: Im Bereich des § 21 Abs. 7 WEG wird verbreitet für zulässig erachtet, die darüber beschlossenen „Gebührentatbestände“ (auch) einfach in

<sup>69</sup> LG Karlsruhe v. 23.12.2009 – 11 T 107/08, InfoM 2010, 182 = BeckRS 2010, 06474; s. für den Anschluss von Nachtspeicheröfen ähnlich BayObLG v. 9.6.1988 – BReg.2 Z 102/87, NJW-RR 1988, 1164 und für Kaminanschlüsse auch BayObLG v. 21.2.1985 – BReg.2 Z 112/84, ZMR 1985, 239.

<sup>70</sup> Zum Problem bei der Verwalterabberufung lesenswert, aber zu weitgehend etwa BeckOGK/WEG/Greiner, Fn. 23, § 26 Rz. 111 ff.

<sup>71</sup> Zu Unrecht an die „Dokumentation“ in der Niederschrift anknüpfend nur BGH v. 25.9.2015 – V ZR 244/14, MietRB 2015, 362 = MDR 2015, 1355.

<sup>72</sup> Elzer, ZWE 2014, 394 (397); BeckOK/WEG/Elzer, Ed. 29, § 21 Rz. 369.

<sup>73</sup> BGH v. 4.3.2011 – V ZR 156/10, MDR 2011, 534 = MietRB 2011, 146 = ZMR 2011, 573.

die Jahresabrechnung einzustellen.<sup>74</sup> Andere treten dem zwar auch dort mit dem Verweis auf die (doppelte) Titulierungsgefahr entgegen und verlangen, dass der Verband diese Kosten gesondert verfolgt.<sup>75</sup> Das erscheint jedenfalls hier aber so schon nicht überzeugend, weil § 21 Abs. 6 WEG nach der hiesigen Lesart eine Art gesetzlichen Kostenverteilungsschlüssel für die „Verursacherkosten“ der dort genannten Maßnahmen regelt.

**Hinweis** Das Landgericht hat in der Berufungsentscheidung – was hier nur *colorandi causa* erwähnt sei - den neben der Anfechtung des Negativbeschlusses zudem auf Verurteilung zur Zustimmung zur Maßnahme gerichteten weiteren Klageantrag gerügt und darauf verwiesen, dass richtigerweise **gerichtliche Beschlussersetzung nach § 21 Abs. 8 WEG** zu beantragen gewesen wäre. Allein dadurch wäre prozessual (gestaltend) der begehrte zustimmende Beschluss „in die Welt zu setzen“ gewesen (dazu LG München I v. 2.2.2016 – 36 S 041/15 WEG, MietRB 2016, 228)◁

### 3. Der Sonderfall: Ladeinfrastruktur auf Sondernutzungsflächen

Formal gibt ein Sondernutzungsrecht kein „Sonderbaurecht“<sup>76</sup> und es gelten die „normalen“ Regelungen für Baumaßnahmen im Gemeinschaftseigentum. Damit wäre man eigentlich bei dem oben zu Ziff. 1 Gesagten. Da § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG aber nur pauschal von Maßnahmen zur Herstellung eines Energieversorgungsanschlusses „zugunsten eines Wohnungseigentümers“ spricht, könnte man die Norm u.U. – vertritt man nicht die enge Lesart des LG München I (v. 2.2.2016 – 36 S 041/15 WEG, MietRB 2016, 228) - auch hier fruchtbar machen, wenn es nicht um die Ausstattung einer Sondereigentumsfläche geht, sondern „nur“ um eine Sondernutzungsfläche (aber ebenfalls zugunsten eines Wohnungseigentümers). Aus Sicht eines – mag das auch kein Maßstab sein – laienhaften Wohnungseigentümers sind Sondereigentum und Sondernutzungsrecht aber bekanntlich weitgehend austauschbar.<sup>77</sup> Die Interessenlage erscheint vergleichbar und das streitet eben auch für eine weite Auslegung des § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG.<sup>78</sup> Das das richtig sein muss, zeigt sich insbesondere dann, wenn man sich an den bekannten Streit um die Auslegung des § 3 Abs. 2 S. 2 WEG bei Kfz-Stellplätzen im Freien erinnert.<sup>79</sup> Erkennt man danach kein Sondereigentum an Stellplätzen auf einem ebenerdigen Tiefgaragendach an, wird man das regelmäßig über Sondernutzungsrechte lösen.<sup>80</sup> Dass diese SNR-Stellplätze dann aber anders zu behandeln sein sollen als die SE-Stellplätze in der Etage darunter, kann man wirklich niemandem mehr vermitteln.

Folgt man dem, leuchtet im Bereich von mit Sondernutzungsrechten belastetem Gemeinschaftseigentum „erst recht“ ein, dass die Maßnahmen nach einer Beschlussfassung über das „Wie“ stets (nur) vom Verband, vertreten durch den Verwalter, in Auftrag zu geben und durchzuführen sind. Ein Tätigwerden nur des Sondernutzungsberechtigten kann und darf es nicht geben, zumal diesem in der Regel gerade nicht die Instandhaltungslast überbürdet ist.

Soweit man wegen des Nutzungsausschlusses der übrigen Eigentümer auf SNR-Flächen davon ausgeht, dass es hier einfacher sei, über § 16 Abs. 4 WEG dem SNR-Berechtigten die Kosten aufzuerlegen<sup>81</sup>, geht das zumindest hinsichtlich der o.a. Folgekostenproblematik weiterhin fehl.

<sup>74</sup> *Abramenko*, ZWE 2009, 154 (159); *Sauren*, WEG, 6. Aufl. 2014, § 21 Rz. 17; *Bärmann/Merle*, Fn. 23, § 21 Rz. 189.

<sup>75</sup> *BeckOK/WEG/Elzer*, Ed. 29, § 21 Rz. 403; *Hügel/Elzer*, WEG 2015, § 21 Rz. 148.

<sup>76</sup> Vertiefend *BeckOK/WEG/Dötsch*, Ed. 29, § 15 Rz. 368 ff. m.w.N.

<sup>77</sup> Vgl. zur Analogie zu § 906 Abs. 2 S. 2 BGB bei Einwirkungen von Sondereigentumsflächen auf andere Sondereigentumsflächen BGH v. 25.10.2013 – V ZR 230/12, MietRB 2014, 10 = MDR 2014, 23 = ZWE 2014, 83 m. Anm. *Dötsch*.

<sup>78</sup> Für Analogie wohl auch *Elzer*, ZWE 2014, 394 (395); *Hügel/Elzer*, WEG 2015, § 21 Rz. 127; *BeckOK/WEG/Elzer*, Ed. 29, § 21 Rz. 359 für Wasserleitung in Gartenfläche. S. zur analogen Anwendung des – durchaus vergleichbaren – § 14 Nr. 4 WEG auf SNR-Flächen auch *BeckOK/WEG/Dötsch*, Ed. 29 § 15 Rz. 353.

<sup>79</sup> Dazu im Überblick *Bärmann/Armbrüster*, Fn. 23, § 3 Rz. 89 ff.

<sup>80</sup> Stoll aller auch *Bärmann/Armbrüster*, Fn. 23, § 3 Rz. 90.

<sup>81</sup> *Happ*, DWE 2016, 136, 139.

### III. Fazit

Elektromobilität im Wohnungseigentum wirft spannende Rechtsfragen auf, die bei richtiger Handhabung aber zu weiten Teilen auch de lege lata oft schon lösbar erscheinen – jedenfalls bei Anschlussbegehren einzelner Elektromobilisten. Indes gibt die restriktive Lesart des Landgerichts München I<sup>82</sup> Anlass zu Zweifeln, ob man wirklich in allen Fällen zu vernünftigen Ergebnissen gelangen kann. Höchststrichterlich durch den V. Zivilsenat des BGH geklärt ist im hier diskutierten Bereich ohnehin bisher nichts, so dass der Ruf nach dem Gesetzgeber auch durchaus Sinn ergeben mag. Und bei dem „In-Thema“ der Elektromobilität ist wohl – wie die anfangs genannte Gesetzesinitiative zeigt - damit zu rechnen, dass auch zeitnah etwas passieren wird, zumal ohnehin auch an anderer Stelle gerade (mal wieder) nach einer umfassenden WEG-Novelle gerufen wird<sup>83</sup> – es bleibt also weiter spannend. Nicht immer wird es dadurch aber auch besser – gerade wenn politischer Aktionismus vor Gründlichkeit kommt. Aber dann werden die Gerichte auch nicht arbeitslos – und fahren vielleicht schon bald mit dem Elektroauto zum Ortstermin! Das Oberlandesgericht Köln hat etwa gerade schon ein Elektroauto angeschafft...

Doch noch ein Wort zum Schluss: Nicht Thema waren hier Rechtsfragen, die das Thema der Ladeinfrastruktur im **Neubaubereich** aufwirft: Dabei geht es weniger darum, dass gute Notare die oben erörterten Rechtsfragen der Elektromobilität in neuen Teilungserklärungen durch entsprechende Vereinbarungen (§ 10 Abs. 2 WEG) mit entsprechenden Modifikationen in §§ 16, 21, 22 WEG erleichtern könnten.<sup>84</sup> Es geht vielmehr um das große Ganze und hier kann der Staat gezielte öffentlich-rechtliche Vorgaben über Bauplanungs- und – ordnungsrecht machen und/oder gezielte Förderungsmöglichkeiten schaffen.<sup>85</sup> Der Gesetzgeber kann etwa Vorgaben für die nachzuweisenden Stellplätze machen und einzelne Länder sind hier auch schon vorgeprescht: So sieht etwa § 2 Abs. 3 der Hessischen Garagenverordnung v. 17.11.2014 vor, dass Garagen eine ausreichende Anzahl von Einstellplätzen haben müssen, die über einen Anschluss an Ladestationen für Elektrofahrzeuge verfügen. Der Anteil dieser Einstellplätze bezogen auf die Gesamtzahl der Einstellplätze muss mindestens 5 Prozent betragen. Satz 1 findet dabei aber keine Anwendung auf Einstellplätze von Wohnungen, die über eine Stromversorgung verfügen, die für die Installation von Kraftfahrladestationen geeignet ist.<sup>86</sup> In die gleiche Richtung geht der am 30.11.2016 aufgestellte Entwurf einer Neufassung der EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie<sup>87</sup>, wonach bei Wohngebäuden mit mehr als 10 Pkw-Stellplätzen bei einer umfassenden Renovierung die Infrastruktur für Ladeeinrichtungen zu errichten sein soll. Auch hier bleibt die Entwicklung mit Spannung abzuwarten.

**- ENDE-**

<sup>82</sup> LG München I v. 2.2.2016 – 36 S 041/15 WEG, MietRB 2016, 228.

<sup>83</sup> Siehe dazu nur – ohne Bezug speziell zur Elektromobilität, aber allgemein für energetische Maßnahmen – nur den weiteren Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 12.4.2016 (BT-Drs. 18/8084).

<sup>84</sup> Das anregend auch *Harendt/Mayer*, KommJur 2016, 161, 163.

<sup>85</sup> Dazu im Überblick *Harendt/Mayer*, KommJur 2016, 161, 163 – 167.

<sup>86</sup> Dazu und auch zu weiteren Vorschlägen zur Neufassung der sog. Muster-GaragenVO als unverbindliche Vorlage für die Länder *Harendt/Mayer*, KommJur 2016, 161, 163, 166.

<sup>87</sup> Richtlinie 2010/31/EU v. 19. 5.2010 (ABl L 153/13).