

E-Mobilität

I. Einleitung

Das Thema E-Mobilität boomt – nicht zuletzt angestoßen durch „Dieselgate“, drohende Fahrverbote im Nachgang an die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018¹ und den damit verwobenen Ärger rund um Luftreinhaltepläne und überhöhte Stickstoffwerte in Innenstädten, bei denen den Behörden das Wasser bis zum Hals steht.² Auch wenn trotz der schon im Jahr 2016 aufgesetzten Förderprämie zum Erwerb von Elektroautos und der zwischenzeitlich beschlossenen flankierenden Steuererleichterungen³ das Gros der Bevölkerung in Sachen E-Mobilität bisher noch zögert, wird es bald – das zeigt die Tagespresse – deutliche Ausschläge in die andere Richtung geben.⁴ Die bundesdeutschen Autohersteller haben sich des Themas mit sprichwörtlich deutscher Gründlichkeit zuletzt verstärkt angenommen und Dutzende

* Der Autor ist Richter am Oberlandesgericht Köln. Der Beitrag ist die Schriftfassung des gleichnamigen Vortrages des Verfassers auf dem Deutschen Mietgerichtstag 2018. Vgl. zur Thematik bereits *Dötsch*, ZfIR 2017, 261; MietRB 2016, 242.

¹ Az.: 7 C 26/16 und 7 C 30/17; bisher liegt nur die Pressemitteilung Nr. 9/2018 des BVerwG vor.

² Vgl. nur VG München v. 29.01.2018 22 C 16.1427 (n.v.), welches wegen reiner „Alibi-Planungen“ ein Zwangsgeld gegen den Freistaat verhängt hat und dabei noch davon abgesehen hat – wie beantragt – die Umweltministerin in Zwangshaft zu nehmen.

³ Vgl. Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr v. 07.11.2016, BGBl. I 2016, 2498, BStBl. I 2016, 1211.

⁴ Vgl. zudem das – einige straßenverkehrsrechtliche Fragen regelnde – Elektromobilitätsgesetz vom 05.06.2015, BGBl. I, 898 (Überblick bei *Schubert*, NZM 2016, 153; *Maslaton/Hauk*, NVwZ 2015, 555; *Harenberg*, KommunalPrax BY 2017, 16) und die Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung – LSV) v. 09.03.2016 (BGBl. I S. 457).

marktreifer Elektroautos für 2018 angekündigt. Sie wollen den im internationalen Vergleich entstandenen Rückstand in Sachen Elektromobilität offenbar blitzkriegartig aufholen und angesichts der investierten Mittel ist das u.U. sogar greifbar. All dies geschieht mit Unterstützung der Politik, die in dem Thema mit Druck bei der Sache ist: Man hofft, so die (zu Recht) hoch gesteckten Klimaschutzziele in Sachen CO₂-Ausstoß in den Griff zu bekommen und gleichzeitig durch Millionen von Elektroautos und ihre Akkus einen geeigneten Speicherplatz zu finden für Strommengen, die durch Einsatz regenerativer Energien stromnetztechnisch oft zur falschen Zeit erzeugt werden und so zur weiteren Verwendung „zwischen gespeichert“ werden könnten. Hier ist nicht der Ort für eine technische, klimapolitische und weltpolitische Bewertung dieser Bemühungen – auch in Abgrenzung zur Brennstoffzellentechnik, bei der für den horrenden Bedarf an Platin unlängst technisch u.U. bessere Lösungen gefunden zu sein worden scheinen. Ziel dieses Beitrages ist allein die Befassung mit Umsetzungsproblemen im Kleinen, nämlich in den Irrungen und Wirrungen der deutschen Immobilienwirtschaft und dies nur unter zivilrechtlichem Blickwinkel. Angesichts der defizitären öffentlichen Ladeinfrastruktur in Deutschland, die fraglos trotz hoher Fördermittel nicht von heute auf morgen für Millionen Fahrzeuge zu ertüchtigen sein wird, besteht für die meisten potentiellen Käufer eines Elektroautos Bedarf an einem „safe harbour“ mit einer Lademöglichkeit im gesicherten dauerhaften Zugriff, zumal die Geschichte der Spanischen Armada 1588 gezeigt hat, wie wichtig ein sicherer Ankerplatz doch sein kann. Während Grundstückseigentümer heute dabei nur dadurch (erheblich) „ausgebremst“ werden, dass die Stromnetze an vielen Stellen nicht leistungsfähig genug sind, die Errichtung jedenfalls einer Vielzahl entnahmestarker Ladestationen in den Versorgungsgebieten zu erlauben und Anschlüsse dort derzeit nach dem sog. „Windhundprinzip“ vergeben werden, werden in Miet- und Wohnungseigentumsanlagen darüber hinaus vor allem rechtliche Fragen auftreten. Vermieter, Miet- und WEG-Verwalter werden auch schon heute von sog. „early adaptors“, also den Vorreitern der E-Mobilität, bedrängt, Ladeinfrastruktur zu schaffen. Die Befassung mit dem Thema ist also geboten. Der Beitrag zeigt den status quo – um es vorwegzunehmen: frohsinnsmindernd! Zudem wird ein Ausblick auf aktuelle Bemühungen des Gesetzgebers zur Ver(schlimm)besserung gegeben. Der am Ende der letzten Legislaturperiode dem Grundsatz der Diskontinuität (§ 125 GO BT) zum Opfer gefallene Entwurf des „Gesetzes zur Änderung des Wohnungseigentumsgesetzes und des

Bürgerlichen Gesetzbuchs zur Förderung der Barrierefreiheit und Elektromobilität“⁵ ist – trotz aller auf die WEG-Bestandteile bezogenen Kritik⁶ leider wortgleich und ohne Berücksichtigung der zwischenzeitlich zur Barrierefreiheit in der WEG ergangenen Rechtsprechung des BGH⁷ und einer wichtigen Entscheidung des LG München I zum Thema Elektromobilität⁸ – erneut ins Gesetzgebungsverfahren eingebracht worden.⁹ Es ist zwar angesichts der kritischen Äußerungen zum ersten Aufschlag nicht ernsthaft mit einer 1:1-Umsetzung zu rechnen, aber dass dort irgendetwas „herauspurzeln“ wird, ist angesichts des hohen politischen Drucks und der Tatsache, dass das Justizministerium im Sommer 2017 bereits ein Brainstorming mit Sachkundigen zum Thema durchgeführt hat, an dem u.a. der Autor teilnehmen durfte, gesetzt. Zwar wird kaum genug Zeit und Muße bleiben, die – wie zu zeigen ist – unzureichenden WEG-Regelungen zu baulichen Maßnahmen umfassend zu reformieren, doch sind zumindest Regelungen zu Gunsten der „early adaptors“ zu erwarten. Doch zunächst zum status quo:

II. Die Rechtslage im Mietrecht

Im Mietrecht wird man bei der Frage nach der Einrichtung tragfähiger Ladeinfrastruktur zwei Konstellationen unterscheiden:

⁵ BR-Drucks. 340/16 = BT-Drucks. 18/10256.

⁶ Häublein, Berliner Anwaltsbl. 2016, 334 sowie die Stellungnahme der Bundesregierung bei BT-Drucks. 18/10256, S. 19 f., vgl. zum Entwurf allgemein Bickert, ZfIR 2016, 856; Kaßler/Müller, ZRP 2017, 86; Horst, ZAP Fach 7, 467 sowie – wenig kritisch – Happ, DWE 2016, 136, 140.

⁷ BGH v. 13.01.2017 – V ZR 96/16, ZMR 2017, 319; lesenswert dazu auch die Entscheidung über die im Nachgang eingelegte Anhöhrungsrüge (§ 321a ZPO) BGH v. 06.04.2017 – V ZR 96/16, ZfIR 2017, 466.

⁸ LG München I v. 02.02.2016 – 36 S 041/15 WEG, MietRB 2016, 228.

⁹ BT-Drucks 19/10256.

1. Eher einfach: Der Vermieter will...

Eher einfach gelagert scheinen diejenigen Fälle, in denen der Vermieter aus eigenem Antrieb (oder ggf. auf Anregung aus Mieterkreisen) auf jedenfalls zunächst¹⁰ eigene Kosten das Objekt mit Ladeinfrastruktur ausstatten will. Da es sich nicht um eine Instandsetzungsmaßnahme (§ 555aBGB) handelt und – wenn solche Maßnahmen überhaupt von § 555a BGB erfasst wären¹¹ – regelmäßig auch nicht um eine modernisierende Instandsetzung – denn es ist nichts „kaputt“ –, kommt rechtlich nur eine Modernisierung nach § 555b BGB in Betracht.

a) Modernisierungsmaßnahme (§ 555b BGB)?

aa) Voraussetzung einer Modernisierung

Richtigerweise lässt sich die Schaffung von Ladeeinrichtungen in einem Mietobjekt grundsätzlich sogar in mehrfacher Hinsicht unter diese Norm fassen: § 555 Nr. 2 BGB (Einsparung von Primärenergie) erfasst den Sonderfall des Baus einer photovoltaikbetriebenen Carport-Ladestation.¹² Es spricht aber alles dafür, dass die Norm auch einschlägig ist, wenn keine Kopplung mit einer eigenen Photovoltaikanlage vor Ort erfolgt, sondern „nur“ (isoliert) Ladeinfrastruktur für Elektroautos errichtet wird, die mit zugekauftem Strom betrieben werden soll. Denn Elektromobilität soll, wenn nicht der Einsparung von Primärenergie, zumindest durch Vermeidung des Verbrennens fossiler Brennstoffe dem Klimaschutz dienen¹³ – jedenfalls wenn man nicht vertieft, wo der

¹⁰ Vgl. zur Modernisierungsmieterhöhung (§ 559 BGB) sogleich unten im Text.

¹¹ Zum Problem Schmidt-Futterer/*Eisenschmid*, MietR, 13. Aufl. 2017, § 555a Rn. 9 ff. m.w.N.

¹² Unter dem Gesichtspunkt des § 22 Abs. 2 WEG bejahend *Häublein*, AnwZert MietR 9/2015 Anm. 2 = ZWE 2015, 255. Zustimmend *Bärmann/Merle*, WEG, 13. Aufl. 2015, § 22 Rn. 343j; *BeckOGK/WEG/Karkmann*, Stand: 01.11.2017, § 22 Rn. 187; *Sommer*, ZWE 2017, 75, 81; *Jennißen/Hogenschurz*, WEG, 5. Aufl. 2017, § 22 Rn. 65.

¹³ So für § 555b Nr. 2 BGB *BeckOK-MietR/Müller*, Ed. 10, § 555b Rn. 29.1 und für § 22 Abs. 2 WEG zudem auch *Happ*, DWE 2016, 136, 138; *Jennißen/Hogenschurz*, WEG, 5. Aufl. 2017, § 22 Rn. 99a.

(Braunkohle-?)Strom herkommt und wie Akkus produziert werden.¹⁴ Die Norm verlangt nach dem Wortlaut – anders als Nr. 1 – auch gerade keinen „Bezug“ zur Mietsache. Eine Verstärkung der Elektroinstallationen für den Anschluss neuer Gerätschaften und deren Installation wird zudem regelmäßig eine Gebrauchswertverbesserung nach § 555b Nr. 4 BGB sein.¹⁵ Denkbar ist je nach Lage und Nutzbarkeit auch eine Wohnwertverbesserung nach § 555b Nr. 5 BGB.¹⁶ Eine Gebrauchswert- oder Wohnwertverbesserung wird man dabei kaum davon abhängig machen können, ob das Objekt in einer „sozial schwächeren Wohnlage“ liegt, wo sich die Bewohner (jedenfalls zur Zeit) keine „hochpreisigen“ Elektromobile leisten können.¹⁷ Das trägt nur unnötige Abgrenzungsfragen hinein und verkennt, dass zunehmend günstigere Elektro-Kleinwagen ins Sortiment kommen. Problem ist allenfalls, dass verbreitet eine zurückhaltende Auslegung des § 555b BGB bei (Individual-)Maßnahmen im Interesse (nur) einer Einheit vertreten wird und faktisch eine Modernisierung des *Gesamtobjekts* verlangt wird¹⁸ – woran es fehlen würde, wenn nur zu Gunsten einzelner Einheiten Maßnahmen stattfinden. Das ist bei dem auf § 555b BGB verweisenden § 22 Abs. 2 WEG aber schon deswegen zweifelhaft, weil der Begriff der Modernisierung dort ohnehin noch weiter zu verstehen sein soll als bei § 555b BGB¹⁹ und die Leitentscheidung des BGH zu § 22 Abs. 2 WEG immerhin eine Wiedereröffnung von

¹⁴ Dies hat *Burgmaier* auf den 43. Fachgesprächen zum WEG in Fischen im Oktober 2017 zum Anlass genommen, die Anwendung des § 22 Abs. 2 WEG in Zweifel zu ziehen; der Beitrag wird demnächst in ZWE 2018 veröffentlicht. Für Anwendung des § 22 Abs. 2 WEG aber auch *Schmidt-Räntsch*, ZWE 2018, 2, 6 und für gemeinschaftlich beschlossene Verstärkung des Hausstromnetzes zur Ermöglichung des Anschlusses mehrerer Wallboxen durch Sondereigentümer *Schmidt*, in: Bärman/Seuß, Praxis des Wohnungseigentums, 7. Aufl. 2017, § 12 Rn. 180.

¹⁵ Für das MietR *Schmidt-Futterer/Eisenschmid*, MietR, 12. Aufl. 2015, § 555b Rn. 136 f. m.w.N. und zum WEG BeckOK-WEG/*Elzer*, Ed. 33, § 22 Rn. 211.

¹⁶ So mit Recht auch BeckOK-WEG/*Elzer*, Ed. 33, § 22 Rn. 213. Zweifelnd *Happ*, DWE 2016, 136, 139.

¹⁷ So aber *Happ*, DWE 2016, 136, 139.

¹⁸ So zu § 22 Abs. 2 WEG LG Frankfurt v. 13.01.2017 – 2/13 S 186/14, MietRB 2017, 258 mit. Zust. Anm. *Ott*, ebenso BeckOK-MietR/*Müller*, Ed. 10, § 555b Rn 48c.

¹⁹ Dazu vertiefend Jennißen/*Hogenschurz*, WEG, 5. Aufl. 2017, § 22 Rn. 65 ff. m.w.N.

Schornsteinen für die Nutzung von Kaminöfen (nur) in einzelnen Wohnungen betraf.²⁰ § 22 Abs. 2 WEG kann richtigerweise – darauf deutet auch die Gesetzesbegründung²¹ hin – gerade auch Maßnahmen nur im Interesse einzelner Wohn-/Teileigentumseinheiten erfassen.²² Nach dem (entsprechend) heranzuziehenden Wortlaut des § 555b BGB muss eine Gebrauchswerterhöhung sich zudem nur auf die „Mietsache“ (Gemeinschafts- oder Sondereigentum) beziehen, wohingegen die Verbesserung der Wohnverhältnisse vom Wortlaut her gar keinen direkten Mietsachenbezug verlangt und somit auch bloße Umfeldveränderungen erfasst.²³ Höchststrichterlich geklärt ist das – soweit ersichtlich – zwar noch nicht, richtigerweise sollte man jedoch die Norm nicht zu eng auslegen. Zu den weiteren Voraussetzungen einer Vermietermodernisierung kann auf die §§ 555c, 555d BGB und die einschlägigen Kommentierungen verwiesen werden. Zwischenergebnis ist jedenfalls: Es geht grundsätzlich!

bb) Modernisierungsmieterhöhung (§ 559 BGB)

Spannend – und für die Motivationslage der Vermieter enorm wichtig – ist die Folgefrage, ob der Vermieter anlässlich einer solchen Modernisierung eine entsprechende Modernisierungsmieterhöhung (§ 559 BGB) durchführen kann. § 555b Nr. 2 BGB wird in der Norm zwar bewusst nicht in Bezug genommen²⁴, aber § 555b Nr. 4 und Nr. 5 sind erfasst und grundsätzlich besteht ein „Gleichlauf“ von § 559 BGB zu § 555b BGB. Hier wird zwar z.T. wegen des (angeblich) fehlenden konkreten Wohnungsbezugs jedenfalls bei einer Verstärkung nur der Elektroinstallationen zur Ermöglichung des Aufladens von

²⁰ BGH v. 18.02.2011 – V ZR 82/10, NJW 2011, 1220. Zur analogen Anwendung des § 22 Abs. 2 WEG bei Maßnahmen im Individualinteresse letztlich auch BGH v. 18.11.2016 – V ZR 49/16, NZM 2017, 328.

²¹ BT-Drucks. 16/887, 30.

²² AG Hannover v. 02.10.2007 – 484 C 9807/07, ZMR 2008, 250; *Hügel/Elzer*, WEG, 2. Aufl. 2018, § 22 Rn. 66; *Weber*, NZM 2017, 331 f. m.w.N.

²³ Dazu Schmidt-Futterer/*Eisenschmid*, MietR, 13. Aufl. 2017, § 555b Rn. 76.

²⁴ Vgl. auch Schmidt-Futterer/*Börstinghaus*, MietR, 13. Aufl. 2017, § 559 Rn. 52 zur Behandlung von Sonnenkollektoren; auch MüKo-BGB/*Arzt*, 7. Aufl. 2016, § 559 Rn. 13.

Elektroautos eine Mieterhöhungsmöglichkeit verneint.²⁵ Zwingend ist schon bei einer Verstärkung der Installationen nicht, zumal die Norm allgemein umweltpolitische Anreize schaffen soll²⁶ und bei mitvermieteten Stellplätzen/Garagen und insbesondere einer gleichzeitigen Anbringung auch der Ladestationen im Zuge der Maßnahme dürfte wohl eine andere Sicht der Dinge näher liegen.²⁷ Der Mieter wird zudem – was bei der Betrachtung nicht vergessen werden darf – durch §§ 555f, 561 BGB geschützt sowie die weiteren Regelungen in §§ 559 ff. BGB²⁸ und zuletzt die im Rahmen des § 559 BGB anzutreffenden Problemkreise (z.B. das sog. „Wirtschaftlichkeitsgebot“). Auch hier kann zur Vertiefung auf die einschlägige Fachliteratur zu § 559 BGB Bezug genommen werden.

Bei vermieteten Eigentumswohnungen stellt sich nur noch das Zusatzproblem, ob der vermietende Eigentümer „Bauherr“ im Rahmen des § 559 BGB ist, wenn – wie üblich – die WEG die Baumaßnahme durchgeführt hat und der vermietende Wohnungseigentümer nur im Binnenverhältnis (anteilig) die Kosten dafür trägt, etwa nach § 16 Abs. 2 WEG.²⁹ Richtigerweise wird man die Möglichkeit zur Mieterhöhung auch hier bejahen; höchstrichterlich abgesichert ist das jedoch nicht.

b) Einvernehmliche Modernisierungsvereinbarung (§ 555f BGB)

Der „Königsweg“ unter (mitunter durchaus anzutreffenden) klar denkenden Menschen dürfte eine einvernehmliche Regelung aus Anlass einer Modernisierungsmaßnahme zwischen Mieter und Vermieter sein, wie sie § 555f BGB erlaubt und wie sie außerhalb von Wohnraummietverhältnissen mangels Verweises in § 578 BGB auf der Tagesordnung

²⁵ Schmidt-Futterer/*Eisenschmid*, MietR, 13. Aufl. 2017, § 555b Rn. 136a.

²⁶ Schmidt-Futterer/*Börstinghaus*, MietR, 13. Aufl. 2017, § 559 Rn. 7 m.w.N.

²⁷ Vgl. für Anlegen von Stellplätzen Schmidt-Futterer/*Börstinghaus*, MietR, 13. Aufl. 2017, § 559 Rn. 38.

²⁸ Gerade bei öffentlichen Fördermitteln für die Ladeinfrastruktur hilft insbesondere § 559a BGB.

²⁹ Dazu etwa Schmidt-Futterer/*Börstinghaus*, MietR, 13. Aufl. 2017, § 559 Rn. 30 m.w.N.

steht. Auf die Kommentierungen zu § 555f BGB kann Bezug genommen werden; Augenmaß wird dem Vermieter bei der Akzeptanz weiterhelfen.

2. Eher doof: Der Vermieter will nicht...

Deutlich schwieriger wird die Sachlage, wenn der Vermieter mit Wünschen seines Mieters konfrontiert wird und gerade *nicht* zustimmen (oder gar wie vom Mieter oft verlangt selbst baulich tätig werden) möchte. Das kann aus Sturheit geschehen („Wo kommen wir denn da hin?“), aber auch auf sachlichen Überlegungen basieren. Problem ist bei der Umsetzung vor allem, dass beim ersten Mieter im Objekt mit vergleichbaren Wünschen eine Umsetzung oft recht einfach „durchgewunken“ werden könnte, bei einer Vielzahl von irgendwann zu erwartenden Aspiranten aber die Hausinstallation und/oder sogar der Hausanschluss die zu erwartenden Stromabnahmemengen nicht mehr hergeben, jedenfalls nicht ohne Ertüchtigung und/oder Verbau eines sog. Lastmanagementsystems. Letzteres setzt wiederum voraus, dass die von den einzelnen Mietern gewünschten und installierten technischen Lösungen halbwegs „kompatibel“ miteinander sind. Und wer soll sich wie kümmern müssen? Angesichts des zu erwartenden Ärgers („Was darf der, was ich nicht darf?/Warum soll ich mich ausgerechnet mit dem abstimmen müssen?“) werden nicht wenige Vermieter dankend abwinken, ohne dass man ihnen gleich bösen Willen unterstellen muss. Art 14 Abs. 1 GG gibt dem Eigentümer gerade auch das Recht, sein Eigentum so zu belassen, wie es ist. Die allgemeine Handlungsfreiheit aus Art 2 Abs. 1 GG und Art 1 Abs. 1 GG erfasst dankenswerterweise u.a. auch das Nichtstun³⁰, mag Trägheit (acedia) auch eine der sieben Hauptsünden (gemeinhin: Todsünden) der katholischen Lehre sein.

a) kein „Anspruch“ auf Modernisierung i.S.d. § 555b BGB

Dass ein Mieter grundsätzlich keinen „Anspruch“ auf Modernisierung der Mietsache durch den Vermieter hat, ist auch schon mit Blick auf dessen Eigentumsrechte (§ 903 BGB)

³⁰ Wegweisend *Langstrumpf, Pippilotta Viktualia Rollgardina Pfefferminz Efraimstochter*, „Faul sein ist wunderschön“ (passim).

gesetzt. Nur bei Ladeinfrastruktur eine Ausnahme davon zu machen, ist – auch mit Blick auf Art. 20a GG – nicht geboten.

b) Ausnahmefall: E-Rolli und § 554a BGB

Denkbar ist allenfalls, dass eine Ertüchtigung von Ladeinfrastruktur durch Interessen eines Behinderten erforderlich wird, der z.B. einen sperrigen E-Rolli im Flur parken muss (und bei Freihalten von Flucht- und Rettungswegen darf) und dann dort aufladen will, ohne mit einer Kabeltrommel aus der Wohnung agieren zu müssen und so Stolperfallen zu schaffen. Hier wird man mit der mietrechtlichen Sonderregelung in § 554a BGB regelmäßig zu einer interessengerechten Lösung finden, die dem Vermieter (ausnahmsweise) die Duldung aufgibt. Wegen der Details kann auf die einschlägige Fachliteratur Bezug genommen werden. Der Mieter hat dann keinen Anspruch auf ein *aktives* Tätigwerden des Vermieters; dieser muss Maßnahmen des Mieters nur (passiv) dulden (und kann dafür zumutbare Vorgaben machen und nach § 554a Abs. 2 BGB Rückbausicherheiten verlangen). Zu beachten ist noch, dass bei „Garagen-Mietverträgen“ zu prüfen ist, ob diese (auch) zusammen mit der Wohnraummiete *einheitlich* dem Wohnraummietrecht unterfallen oder als *isolierte* Raummietverträge zu behandeln sind.³¹ Dort gilt § 554a BGB mangels Verweises in § 578 Abs. 2 ZPO nicht. Man kann über einen Zustimmungsanspruch aus § 242 BGB i.V.m. Art. 3 Abs. 3 S. 2 BGB nachdenken³², zumal § 554a BGB nur (deklaratorisch) verfassungsrechtlichen Vorgaben³³ umzusetzen sollte.

c) Normalfall: allgemeines Rechtsproblem – Eingriffe des Mieters in die Bausubstanz

Sieht man von solchen Ausnahmefällen ab, geht es ansonsten um ein bekanntes Rechtsproblem, einen sog. alten Hut, nämlich darum, wann und wie einem Mieter Eingriffe in die Bausubstanz der Mietsache im Eigeninteresse zu erlauben sind (sog.

³¹ BGH v. 09.04.2013 – VIII ZR 245/12, WuM 2013, 421 und vertiefend Schmidt-Futterer/*Eisenschmid*, MietR, 13. Aufl. 2017, § 535 Rn. 31 ff.

³² So *Blank/Börstinghaus*, MietR, 5. Aufl. 2017, 554a Rn. 3.

³³ BVerfG v. 28.03.2000 – 1 BvR 1460/99, WuM 2000, 298.

Mietermodernisierung). Dazu hat *Strey*³⁴ eine umfangreiche Untersuchung vorgelegt, auf die zur Meidung unnötiger Wiederholungen schon deswegen Bezug genommen werden kann, weil der Autor die Ergebnisse teilt. Danach sind zusammenfassend geringfügige Eingriffe – Faustformel: solche, die mit üblichen Schönheitsreparaturen rückgängig zu machen wären – bei verständiger Würdigung auch ohne Vermieterzustimmung³⁵, erlaubt, weil sie nach §§ 133, 157 BGB zum vertragsgemäßen Gebrauch gehören, wenn nicht im konkreten Einzelfall Besonderheiten greifen (z.B. keine Dübellöcher in denkmalgeschützten Fliesen). Strukturelle bauliche Veränderungen – insbesondere solche, von denen Gefahren für das Gebäude und die Bewohner ausgehen können – darf ein Mieter nur mit „Zustimmung“ des Vermieters vornehmen; auf die er in aller Regel keinen Anspruch hat und wobei nach der Rspr. u.U. allein der Rechtsmissbrauch dem Vermieter Grenzen vorgeben soll.³⁶ Bei einer (richtigerweise) auch hier vorzunehmenden Interessenabwägung werden jedenfalls die Vermieterinteressen zumeist überwiegen. Auch nur „mittlere“ bauliche Veränderungen zwischen diesen Extremen sind zustimmungspflichtig und nach Mietende vom Mieter rückgängig zu machen, doch besteht hier ein Anspruch auf „Zustimmung“ nach sorgfältiger Interessenabwägung, wenn die Mieterinteressen nur im konkreten Fall die „Bewahrungsinteressen“ des Vermieters etc. überwiegen.

d) Übertragung auf die E-Mobilität?

Wendet man diese Grundsätze auf die E-Mobilität an, wird klar, dass zwar u.U. noch ein gewisses Interesse eines Mieters an der Schaffung geeigneter Ladeinfrastruktur zu

³⁴ *Strey*, NZM 2017, 785.

³⁵ Der Begriff der „Zustimmung“ stammt aus § 554a BGB und ist – wie da (*Blank/Börstinghaus*, MietR, 5. Aufl. 2017, §§ 554a Rn. 5) – ungenau, weil es richtigerweise wie bei § 540 BGB eher um eine Erlaubnis gehen dürfte. Teilweise wird auch von Vertragsänderungen gesprochen (*Schmidt-Futterer/Eisenschmid*, MietR, 13. Aufl. 2017, § 554a Rn. 16), doch dürfte das u.U. zu weit gehen. Sicherheitshalber sollte deswegen mit Blick auf § 550 BGB immer die Schriftform beachtet für Vertragsänderungen beachtet werden.

³⁶ BGH v. 14.09.2011 – VIII ZR 10/11, WuM 2011, 671.

bejahen sein mag³⁷, ein Duldungsanspruch gegen den Vermieter aber zumeist nicht zu konstruieren sein dürfte. Es leuchtet ein, dass es jedenfalls bei der Gewichtung des Interesses des Mieters im Vergleich zu widerstreitenden Vermieterinteressen an dessen Sachherrschaft über sein Eigentum und seinem Erhaltungsinteresse (§ 903 BGB, Art 13 WEG, Art. 14 GG) Probleme geben wird.³⁸ Dem Ausgleich von körperlichen oder geistigen Behinderungen für die unmittelbare Wohnungsnutzung (§ 554a BGB) kommt wegen Art 3 Abs. 3 S. 2 GG ersichtlich ein höherer Stellenwert zu als dem auch mit Blick auf Art. 20a GG fraglos (noch) nicht zu bejahenden „Grundrecht auf Tesla.“ Das gilt zudem deswegen, weil die Freiheit der Entscheidung, welche Antriebsart ein Mieter für sein Auto wählen möchte, nicht zur unmittelbaren Wohnnutzung gehören dürfte, sondern allenfalls in Zusammenhang zu dieser steht. Zudem kann der Mieter grundsätzlich auch auf – sei es noch defizitäre – öffentliche Ladeinfrastruktur zugreifen, mag das ggf. einen längeren Spaziergang bis zur nächsten Station einschließen. Anderes kann man vielleicht dort eher annehmen, wo es (mit-)vermietete Garagen/Stellplätzen gibt, weil der Fahrzeugbezug dann näher liegt.³⁹ Indes deckt dies sicherlich nicht die Ermöglichung jeder fortschrittlichen Mobilitätsidee (Garage 2028 = Drohnenflughafen?). Wie bereits betont, ist der erste Schritt in die Ertüchtigung der Ladeinfrastruktur auch mit nicht zu vernachlässigenden technischen Fragen verbunden. Man müsste zumindest verlangen, dass der Mieter dem Vermieter all diese Fragen fachkundig (!) ausräumt, was eine dem technischen Stand genügende Revision des Haus-Stromnetzes, Lastmessungen zum Hausverbrauch, eine Untersuchung des Hausanschlusses, die Korrespondenz mit dem Netzbetreiber, ordnungsgemäße Neuinstallationen und Leitungsertüchtigungen, Brandschutz-, Verkehrssicherungs- und Versicherungsfragen einschließt und zudem den Rückbau/Umbau nicht nur für den Fall des Auszuges, sondern auch dann, wenn andere Elektromobilisten Ladeinfrastruktur haben wollen und „Verteilungskämpfe“ bzw.

³⁷ AA u.U. *Streyll*, NZM 2017, 785, 791, der meint, dass erst der – sogleich zu erörternde – Gesetzesentwurf das Interesse des Mieters an einer Ladestation überhaupt erst in einen berücksichtigungsfähigen Zustand erhebe.

³⁸ So auch *Streyll*, NZM 2017, 785, 791 f.; *Horst*, ZAP, Fach 7, 467.

³⁹ So auch *Streyll*, NZM 2017, 785, 791; *Harendt/Mayer*, Kommjur 2016, 161, 162.

Inkompatibilitäten im Objekt drohen. Insbesondere ist zu bedenken, dass bei dauerhaft großen Lastaufnahmen das Hausstromnetz überlastet werden kann – weswegen der Mieter auch übrigens selbst bei einer in der gemieteten Garage bereits vorhandenen einfachen Steckdose keinesfalls ohne weitere fachkundige Klärung und ohne Einholung der Erlaubnis seines Vermieters sein E-Auto „betanken“ darf, was kaum allgemein so gesehen werden dürfte. Dies gilt aber vor allem schon deswegen, weil man bedenken muss, ob das Laden von Fahrzeugen in Tiefgaragen nicht eine Gefahrerhöhung i.S.d. § 23 VVG darstellt, über die der Vermieter vor Inbetriebnahme (!) die Gebäudeversicherung in Kenntnis setzen können muss.⁴⁰

Halbwegs nüchtern betrachtet sind Mietereinbauten zur Ladeinfrastruktur, selbst wenn man sie rechtlich ermöglicht, aber wohl schon deswegen eine Todgeburt, weil sich all das – anders als bei den Fragen des § 554a BGB – kein vernünftiger Mieter für seine eher nur begrenzte Mietzeit „antun“ wird und zur Belohnung dann noch Kosten für den Rückbau bei Mietende in Kauf nehmen wird. Insofern wäre es de lege lata schon im Ansatz sinnvoller, durch das öffentliche (Bau-)Recht mit sanftem Druck für ausreichende Ladestationen auch im privaten Wohnungsbestand zu sorgen (Problem: Länderzuständigkeit)⁴¹ und/oder durch steuerliche Anreize bzw. öffentliche Fördermittel deutschlandweit Vermieter zur Schaffung von Ladestationen in Mietobjekten anzuhalten.⁴² Zeitgleich müssten die Versorger ihr Leitungsnetz ausbauen und ertüchtigen – das sind aber Aufgaben für Jahrzehnte. All das hilft nicht bei der kurzfristigen Abwendung der drohenden Fahrverbote.

⁴⁰ Der Mieter ist versicherungsrechtlich grundsätzlich aber kein Repräsentant des Vermieters, so dass dem arglosen Vermieter kein Unheil drohen dürfte, bis er beim Spaziergang durch die Tiefgarage die blinkende Ladestation entdeckt.

⁴¹ Vgl. dazu den Entwurf zur Neufassung der EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie aus November 2016 (COM/2016/0765), der auf EU-Ebene weiter in Abstimmung ist und wonach bei Renovierungsmaßnahmen im Gebäude u.U. stets auch Ladeinfrastruktur zu schaffen sein wird.

⁴² Treffend *Streyf*, NZM 2017, 785, 792.

3. Aktionismus des Gesetzgebers und das „Grundrecht auf den Tesla“? – Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Wohnungseigentumsgesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuchs zur Förderung der Barrierefreiheit und Elektromobilität (BT-Drucks 19/401)

Der politische Druck ist dabei (zu) hoch und Einwände will da niemand hören. Die für die klimapolitischen Vorgaben untunliche Rechtslage hat – wie eingangs betont – den Gesetzgeber auf den Plan gerufen. Schon am Ende der letzten Legislaturperiode ist besagter Gesetzesentwurf eingebracht worden, der dem Grundsatz der Diskontinuität zum Opfer gefallen ist, nunmehr jedoch (identisch) wieder aufgegriffen ist. § 554b BGB-Entwurf „Elektromobilität“ soll lauten:

„§ 554a gilt entsprechend für bauliche Veränderungen oder sonstige Einrichtungen, die für die Installation einer Ladeeinrichtung für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug im Sinn des § 2 des Elektromobilitätsgesetzes erforderlich sind.“

Als Inhalts- und Schrankenbestimmung i.S.d. Art 14 Abs. 1 S. 2 GG ist eine solche Regelung – wie § 554a BGB – verfassungsrechtlich bei zumutbarer Ausgestaltung, die zur Not über eine Auslegung der generalklauselartigen Tatbestandsmerkmale sichergestellt werden kann, haltbar.⁴³ Der Entwurf hat insoweit – anders als im WEG-rechtlichen Teil (dazu unten) – bisher keine Kritik erfahren und scheint für zumindest unschädlich gehalten zu werden. Problem ist nur, dass man mangels Anpassung des Verweises in § 578 Abs. 2 BGB isolierte Garagenmietverhältnisse⁴⁴ nicht erfassen würde und damit Lücken reißen würde.⁴⁵ Das Problem ist im Justizministerium aber bereits erkannt und wird sicher bei den weiteren Arbeiten am Entwurf gelöst werden. Ebenso wird man im Gesetzgebungsverfahren u.a. noch andere Fragen diskutieren können und müssen:

- Kann pauschal auf § 554a BGB verwiesen werden oder kann/muss man noch Vorgaben für die Gewichtung der Interessen in diesen Fällen machen?

⁴³ Harendt/Mayer, KommJur 2016, 161, 162

⁴⁴ Siehe dazu oben Fn. 31.

⁴⁵ Zum ersten Entwurf Strey/, NZM 2017, 785, 791 f.

- Welche „Mitwirkungsobliegenheiten“ treffen einen Mieter bei „Beantragung“ der Zustimmung beim Vermieter.⁴⁶
- Ist die „Zustimmung“ in § 554a BGB dogmatisch nicht von der Legaldefinition in 182 BGB zu lösen und richtigerweise eher eine Art „Erlaubnis“, wie die h.M.⁴⁷ zu § 554a BGB auch heute schon annimmt oder sogar eine (konkludente) Mietvertragsänderung?
- Bedarf es aus Gründen der Rechtsklarheit für die Erlaubnis der Schriftform (§ 126 BGB) oder der Textform (§ 126b BGB)? Geht man – vorstehender Punkt – von einer Vertragsänderung aus, ist ggf. § 550 BGB im Blick zu behalten.
- Auch der Begriff der „Erlaubnis“ hilft nicht, wenn der Vermieter – insbesondere in vermieteten Eigentumswohnungen, wo er sich mit den anderen Wohnungseigentümern auseinandersetzen muss – *aktive* „Hinwirkungspflichten“ haben muss (was man bei § 554a BGB heute auch über den Wortlaut hinaus annimmt).
- Und: Wie können bei vermieteten Eigentumswohnungen die Interessen des Vermieters Berücksichtigung finden, wenn dieser gegenüber den anderen Wohnungseigentümern – wie unten noch auszuführen ist – in der Umsetzung Probleme zu erwarten hat, die ihm die „Zustimmung“ ggf. unmöglich machen (§ 275 Abs. 1 BGB)? Richtigerweise darf der Mieter als Nutzer nicht mehr Rechte bekommen als der vermietende Wohnungseigentümer tatsächlich umsetzen kann.⁴⁸
- Kann der Vermieter ihm im Binnenverhältnis zu anderen Wohnungseigentümern entstehende Kosten an den Mieter „durchreichen“ oder muss er sich hier eine

⁴⁶ Vgl. Zu § 554a BGB am Rande etwa *Blank/Börstinghaus*, MietR, 5. Aufl. 2017, § 554a Rn. 4. Instrukтив für Informationsbeibringungspflichten bei Beantragung zur Zustimmung zum Abringen einer Rollstuhlrampe in einer WEG unlängst AG München v. 05.07.2017 – 482 C 26378/16 WEG, BeckRS 2017, 121907.

⁴⁷ Vgl. erneut Fn. 35.

⁴⁸ Vgl. nur Schmidt-Futterer/*Eisenschmid*, MietR, 13. Aufl. 2017, § 554a Rn. 68 zur Frage der Barrierefreiheit.

(aufgedrängte) „Aufwertung“ des Objekts durch die Ladeinfrastruktur entgegenhalten lassen?

- Umfasst der Verweis auf § 554a BGB auch die Sicherheitsleistungen i.S.d. § 554 Abs. 2 BGB und ist ein damit abzusichernder Rückbau nach Mietende überhaupt sinnvoll, weil die Investition – anders als oft in den Fällen des § 554a Abs. 1 BGB – oft auch einem Nachmieter gleichsam nützlich sein könnte?
- Verzichtet man auf eine Rückbaupflicht, greifen nicht zumindest die §§ 539 Abs. 2, 552 BGB?
- Greift bei einem Verzicht auf Rückbaupflicht und Wegnahme bei Auszug nicht § 539 Abs. 1 BGB zu Gunsten des ausrückenden Mieters oder zumindest ein bereicherungsrechtlicher Ausgleich über § 684 BGB oder §§ 951, 812 ff. BGB und muss der Vermieter im Ergebnis so doch wieder (zumindest partiell) für das „Grundrecht auf Tesla“ zahlen?⁴⁹
- Wer haftet für etwaige Schäden bei Einbau (Handwerker als Bewahrungsgehilfen des Mieters, §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2, 278 BGB) und beim Betrieb von Ladestationen (Versicherungspflicht?)

⁴⁹ Die Norm enthält nach h.M. eine Rechtsgrundverweisung (*Blank/Börstinghaus*, MietR, 5. Aufl. 2017, § 539 Rn. 4). Fraglich ist, ob (auch) Fremdgeschäftsführungswille feststellbar ist, wenn der Mieter „für sich“ einen Anschluss baut (allg. *Blank/Börstinghaus*, a.a.O., § 539 Rn. 5; uU weiter Schmidt-Futterer/*Langenberg*, MietR, 13. Aufl. 2017, § 539 Rn. 26 ff.; siehe aber auch Rn. 38). Man kann auch fragen, ob die Voraussetzungen des § 683 BGB vorliegen, wenn der Vermieter nur durch das Gesetz zur „Zustimmung“ gezwungen wird und eigentlich gar nicht will? Das könnte sogar als Fall des § 685 BGB (allg. *Blank/Börstinghaus*, a.a.O., § 539 Rn. 7) zu behandeln sein. Bei einer unberechtigten GoA soll aber über § 684 BGB oder bei fehlendem Fremdgeschäftsführungswillen direkt über das Bereicherungsrecht (§§ 812 ff. BGB) ein Ausgleich möglich sein (h.M., vgl. *Blank/Börstinghaus*, a.a.O., § 539 Rn. 8). Das gilt nur nicht bei einem Eingreifen des § 685 BGB und führt ansonsten ins Minenfeld der sog. aufgedrängten Bereicherung. Zudem kann nach h.M. ohnehin nur der – oft nicht bezifferbare – „Mietmehrwert“ abgeschöpft werden (zum Problem *Blank/Börstinghaus*, a.a.O., § 539 Rn. 10; Schmidt-Futterer/*Langenberg*, a.a.O., § 539 Rn. 48); zu §§ 946 ff., 951, 812 ff. BGB dürfte wohl nichts anderes gelten.

All diese Fragen zu beantworten, ist weitgehend dem gesetzgeberischen Entscheidungsspielraum überlassen, was mit Spannung zu erwarten und zu begleiten bleibt. Eines ist aber gesetzt: Den Durchbruch für die Elektromobilität wird man damit nicht schaffen, weil Aufwand und Kosten für die meisten Mieter außer Verhältnis stehen. Öffentlich-rechtliche Vorgaben an Grundeigentümer, begleitet von vernünftig ausgestalteten Förderprogrammen würden mehr helfen, nicht ein juristisches „Geplänkel“ um die Rechte des „early adaptors“ im Mietrecht – das ist schlicht zu kurz gesprungen!

III. Die Rechtslage im WEG

1. Einleitung

In WEG-Anlagen ist noch mehr Ärger vorprogrammiert: Denn nur wenige technische Maßnahmen werden *ausschließlich* im Sondereigentum stattfinden, wo der jeweilige Wohnungseigentümer in den Grenzen aus § 14 Nr. 1 WEG – der aber etwa auch bei drohender Überlastung des Hausanschlusses durch hohe Stromabnahme eingreifen würde (!) – im Kern einigermaßen frei agieren könnte. Zumeist wird es (zumindest auch) um neue Stromzuleitungen (ggf. mit Durchbrechung von Brandabschnitten) und die Befestigung von Wallboxen an tragenden Wänden in Stellplatznähe gehen, ggf. auch um neue Strom-Unterverteilungen. Gegenstand des Sondereigentums sind – vorbehaltlich der Sonderregelung in § 5 Abs. 2 WEG, ansonsten zwingend⁵⁰ – nur die gemäß § 3 Abs. 1 WEG bestimmten „Räume“⁵¹ sowie die zu diesen Räumen „gehörenden“ (wesentlichen) Bestandteile des Gebäudes (§§ 93, 94 BGB⁵²), die verändert, beseitigt oder eingefügt werden können, ohne dass dadurch das gemeinschaftliche Eigentum oder ein auf Sondereigentum beruhendes Recht eines anderen Wohnungseigentümers über das nach § 14 Nr. 1 WEG zulässige Maß hinaus beeinträchtigt oder die äußere Gestaltung des

⁵⁰ BGH v. 26.10.2012 – V ZR 57/12, NJW 2013, 1154 Tz. 11.

⁵¹ Vgl. § 3 Abs. 2 S. 2 WEG: „Garagenstellplätze gelten als abgeschlossene Räume, wenn ihre Flächen durch dauerhafte Markierungen ersichtlich sind.“

⁵² BGH v. 02.02.1979 – V ZR 14/77, NJW 1979, 2391.

Gebäudes verändert wird (§ 5 Abs. 1 WEG). Hausnetz, Hausanschluss und Hauptverteilung stehen schon wegen § 5 Abs. 2 WEG im Gemeinschaftseigentum, auch eine zumindest zwei Wohnungseigentümern dienende Unterverteilung. Ob etwaige Einzel-Zuleitungen dann noch „zu Räumen gehörende“ Bestandteile sein und sondereigentumsfähig sein können, hängt vor allem von der ungeklärten Frage ab, ob man für die Zugehörigkeit einen nur „funktionalen“ Bezug ausreichen lässt⁵³ oder man zumindest die „Vermittlung“ der Raumzugehörigkeit über die Leitung als ausreichend ansieht; ferner, ob die Leitungen auf Putz verlegt werden⁵⁴ (wegen der sonst bei Reparaturen anfallenden Nachteile, vgl. § 5 Abs. 2 WEG) – was im Gegenzug aber dann umso eher mit optischen Beeinträchtigungen durch die Maßnahme einhergehen könnte.⁵⁵ Ist man „sondereigentumsfreundlich“, wird man neben der An-/Abklemmmöglichkeit an der Unterverteilung – anders als bei Wasserleitungen⁵⁶ – aber wohl keine (gesonderte) „Abspermmöglichkeit“ in der Stromleitung im Zugriffsbereich des Sondereigentums mehr verlangen⁵⁷, doch ist auch das nicht gesichert. Jedenfalls bei Anbringung der Technik an der Wand (auch für die Wallbox) wird regelmäßig ohnehin ein körperlicher Zugriff auf Gemeinschaftseigentum erfolgen, weil die konstruktiven Teile wie die Wände wegen § 5 Abs. 2 WEG im Gemeinschaftseigentum stehen.⁵⁸ Ein Nachteil i.S.d. § 14 Nr. 1 WEG kann dann u.U. auch darin liegen, dass an bestimmten Leitungsteilen/Unterverteilungen der

⁵³ Kritisch etwa Jennißen/*Grziwotz*, WEG, 5. Aufl. 2017, § 5 Rn. 15. Siehe auch LG München I v. 05.11.2012 – 1 S 1504/12, ZWE 2013, 165 einerseits und LG München I v. 08.11.2010 – 1 S 10608/10, ZMR 2011, 326 andererseits.

⁵⁴ Die Bedeutung der Verlegung von Leitungen unter Putz offen lassend BGH v. 26.10.2012 – V ZR 57/12, NJW 2013, 1154 Tz. 14.

⁵⁵ So *Happ*, DWE 2016, 136, 139.

⁵⁶ Zuletzt BGH v. 09.12.2016 – V ZR 124/16, NJW-RR 2017, 527 Tz. 11.

⁵⁷ So wohl auch *Hügel/Elzer*, WEG, 2. Aufl. 2018, § 5 Rn. 40 „Stromleitung“; vgl. auch BeckOGK/WEG/*Schultzky*, Stand: 01.11.2017, § 5 Rn. 84.

⁵⁸ Zutreffend *Rodi/Hartwig*, ZUR 2014, 592. 597.

Gemeinschaft Gemeinschaftseigentum „aufgedrängt“ wird.⁵⁹ Zudem ist selbst bei Baumaßnahmen allein (!) im Sondereigentum nach der aktuellen Rspr.⁶⁰ jedenfalls eine analoge Anwendung des § 22 WEG geboten, wenn eine bauliche Maßnahme auf den optischen Gesamteindruck des Gebäudes ausstrahlt und diesen erheblich verändert.

Kurzum: Man ist hier mitten im „Minenfeld“ des Rechts der baulichen Veränderung (§§ 21, 22 WEG) mit all seinen in der Praxis erkannten Mängeln.⁶¹ Insbesondere stößt einmal mehr sauer auf, dass die Norm Baumaßnahmen im Individual- und Gemeininteresse unter einem Dach zusammenzufassen sucht und die Kostenfolgen in § 16 Abs. 2, 4 und 6 WEG auf diese grundverschiedenen Interessenlagen nicht abgestimmt sind. Dass das geltende, unzureichende WEG den ambitionierten politischen Zielen der Bundesregierung in Sachen Elektromobilität schwerlich gerecht wird, hat man im einschlägigen Schrifttum schon früh erkannt.⁶² Im Wohnungs- und Teileigentum ist Innovationsfreude zudem oft schwach ausgeprägt und der viel beschworene „Karlsruher Durchschnittseigentümer“ mit seinem „Maßstab eines vernünftigen, wirtschaftlich denkenden und erprobten Neuerungen gegenüber aufgeschlossenen Hauseigentümers“⁶³ hat sich selten als technischer Vortreiber erwiesen, zumal man nicht selten das Gefühl hat, dass als erprobte Neuerung eigentlich bisher nur Dinge wie das Rad und das elektrische Licht akzeptiert werden.

⁵⁹ *Elzer*, ZWE 2014, 395 mit Schwerpunkt auf Wasserleitungen und für Zuleitung zu einer Ladestation jetzt explizit auch LG München I v. 02.02.2016 – 36 S 041/15 WEG, MietRB 2016, 228.

⁶⁰ BGH v. 18.11.2016 – V ZR 49/16, NZM 2017, 328.

⁶¹ Zum Reformbedarf etwa *Lehmann-Richter*, ZMR 2016, 845.

⁶² *Rodi/Hartwig*, ZUR 2014, 592 (597 f.). Siehe zudem auch *Harendt/Mayer*, KommJur 2016, 161. Offen BGH v. 26.10.2012 – V ZR 57/12, NJW 2013, 1154 Tz. 19.

⁶³ Etwa BGH v. 14.12.2012 – V ZR 224/11, ZfIR 2013, 201 Tz. 10.

In WEG-Anlagen wird man bei der weiteren rechtlichen Betrachtung im Kern danach unterscheiden, wo genau (nicht öffentliche⁶⁴) Ladeinfrastruktur errichtet werden soll, also, ob Sonder- oder Gemeinschaftseigentum betroffen ist. Zudem ist zu unterscheiden, ob die Mehrheit im konkreten Fall tatsächlich Ladestationen schaffen will oder ob sie das nicht möchte und nur von einzelnen innovationsfreudigen „Tesla-Jüngern“ bedrängt wird, die die Anlage oder zumindest die eigenen Stellplätze für das nächste Jahrtausend „fit“ machen wollen.

Eines vorab: Generell sollte im Bereich baulicher Maßnahmen immer (!) eine Beschlussfassung über die Maßnahme erfolgen. Zwar hat der BGH⁶⁵ bislang weiterhin nicht entschieden, ob – wie vor der WEG-Novelle 2007 – auch eine nur „formlose“ Zustimmung zu einer baulichen Veränderung im Rahmen des § 22 Abs. 1 WEG genügen kann⁶⁶, doch muss man aus anwaltlicher Sicht und Verwaltersicht den sichersten Weg einschlagen, zumal nur dann über § 10 Abs. 4 WEG eine Bindung späterer Rechtsnachfolger gewährleistet ist.

2. Ladeinfrastruktur im Gemeinschaftseigentum

a) Eher einfach: Die Mehrheit will ...

aa) Modernisierungsmaßnahme (§ 22 Abs. 2 WEG)?

Die Einrichtung von Ladeinfrastruktur unter Inanspruchnahme von Gemeinschaftseigentum auf gemeinschaftlichen Flächen (etwa in der gemeinsamen Tiefgarage) ist grundsätzlich nur als bauliche Veränderung i.S.d. § 22 Abs. 1 WEG

⁶⁴ Die Zusatzfragen bei der Errichtung sogar öffentlicher Ladeinfrastruktur (zur Gewinnerzielung) kann aus Raumgründen nicht vertieft werden; es wird häufig kaum ordnungsgemäßer Verwaltung entsprechen, mit dem Verband ungezügelt unternehmerische Nebenzwecke zu verfolgen.

⁶⁵ Offen etwa bei BGH v. 13.01.2017 – V ZR 96/16, ZMR 2017, 319 Tz. 10.

⁶⁶ Verneinend etwa 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.

denkbar, da regelmäßig kein Fall einer – sei es modernisierenden (§ 22 Abs. 3 WEG)⁶⁷ – Instandsetzung/-haltung nach § 21 Abs. 5 Nr. 2 WEG vorliegen wird. Da oft optische Veränderungen des Gemeinschaftseigentums eintreten und die Gefahr droht, dass „jeder kommen kann“ und es zu Unzuträglichkeiten bei der Stromversorgung kommt, die bei einer Vielzahl von Ladestationen zu überlasten droht⁶⁸, wäre über §§ 22 Abs. 1, 14 Nr. 1 WEG regelmäßig Allstimmigkeit erforderlich. Helfen kann hier – wenn und soweit die $\frac{3}{4}$ -Mehrheit im konkreten Fall erreicht wird – aber die Modernisierung nach § 22 Abs. 2 WEG, da die Einrichtung von Ladeinfrastruktur grundsätzlich darunter subsumiert werden kann. Auf die Ausführungen zu § 555b BGB kann verwiesen werden.⁶⁹ Neben der erforderlichen qualifizierten Mehrheit (§ 22 Abs. 2 WEG) – die in der Praxis häufig jedoch schon aus Desinteresse schwerlich zu erreichen sein wird (!)⁷⁰ – muss man im konkreten Fall darauf achten, dass die „Eigenart“ der Wohnanlage nicht beeinträchtigt wird und keine „unbillige Beeinträchtigung“ (einzeln) anderer Wohnungseigentümer droht – etwa durch einen „Ladepunkt-Dschungel“ direkt vor dessen mit einem Sondernutzungsrecht versehenen Terrassenfläche⁷¹ oder durch Behinderungen bei der Benutzung eines „altmodischen“ Stellplatzes durch Ladeeinrichtungen oder durch Ungleichbehandlungen bei Anschlusswünschen. Soweit *Burgmaier* bei der Einrichtung von Ladestationen derzeit – auch wegen hysterischer Bauauflagen mancher bayrischer Bauämter – offenbar stets die

⁶⁷ 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.).

⁶⁸ So etwa AG Berlin-Schöneberg v. 5.4.2015 – 771 C 87/14, BeckRS 2016, 17692.

⁶⁹ Vgl. oben Fn. 12 ff.

⁷⁰ Siehe auch *Häublein*, Berliner AnwBl. 2016, 334, 336

⁷¹ S. dazu auch die Beispiele bei *Häublein*, AnwZert MietR 9/2015 Anm. 2 = ZWE 2015, 255.

Eigenart der Anlage als gefährdet ansieht⁷², dürfte das jedenfalls zu weit gehen. Kurzum: Eine Modernisierung geht grundsätzlich bei Erreichen des Quorums!

Angesichts des Vorgenannten kann man offen lassen, ob man nicht auch das ebenfalls in § 22 Abs. 2 WEG enthaltene Merkmal der „Anpassung“ des gemeinschaftlichen Eigentums an den „Stand der Technik“ fruchtbar machen kann. Das Merkmal fristet ein Schattendasein. Zwar wird teilweise vertreten, dass man es bei Ladeinfrastruktur heranziehen kann⁷³, doch erscheint dies derzeit nicht überzeugend. Dass Ladestationen im Baubestand bereits heute dem Stand der Technik entsprechen, ist kaum vertretbar.

bb) Exkurs: Kostenfragen

Das Erreichen des Quorums in § 22 Abs. 2 WEG wird in der Praxis regelmäßig auch von der Kostenverteilung abhängen. Hier sind die Kosten der Ersterrichtung zu unterscheiden von Folgekosten und den – nicht geringen – laufenden Stromkosten für „Betankungsvorgänge“. (Erst-)Errichtungskosten können über § 16 Abs. 4 WEG abweichend vom allgemeinen Kostenverteilungsschlüssel „im Einzelfall“ verteilt werden und für die laufenden Betriebskosten kann über § 16 Abs. 3 WEG bei Beachtung der jeweiligen Voraussetzungen regelmäßig eine geeignete Lösung entwickelt werden. Bei im Gemeinschaftseigentum errichteter Ladeinfrastruktur ist insbesondere denkbar – analog der Münzautomaten in Waschkellern, die durch (Funk-)Technik bargeldlos möglich werden – eine einzelfallgerechte Bezahlungsmöglichkeit für die Nutzer zu schaffen. Ob man solche Kostenregelungen über § 21 Abs. 7 WEG oder als Annexregelung zu § 15 Abs. 2 WEG konstruiert, ist eine akademische Frage.⁷⁴ Bei geschickter Gestaltung könnte man den Obulus dabei so festsetzen, dass nicht nur die laufenden Betriebskosten für die gemeinschaftliche Einrichtung (insbesondere die Stromkosten) gedeckt sind, sondern ein

⁷² So *Burgmaier* auf den 43. Fachgesprächen zum WEG in Fischen 2017; Schriftfassung demnächst in ZWE 2018.

⁷³ So *Rodi|Hartwig*, ZUR 2014, 592, 597 und wohl auch *Sommer*, ZWE 2017, 75, 81.

⁷⁴ Vgl. zum Problem abstrakt auch BeckOK/WEG/*Dötsch*, Ed. 33, § 15 Rn. 91.5 m.w.N.

„Rücklageanteil“ eingepreist ist, der wie Waschmarkenerlöse dann einer Rücklage⁷⁵ zugewiesen wird, um Mittel für spätere Instandsetzungen „anzusparen“. Das würde das – sogleich zu erörternde – Problem der Folgekosten aushebeln. Bei solchen Folgekosten (insbesondere: späterer Reparatur- und Wartungsaufwand) stellt sich nämlich die Frage, ob der vom Wortlaut her auf den „Einzelfall“ abstellende § 16 Abs. 4 WEG dafür eine Beschlusskompetenz enthält – was verneinendenfalls sogar zur Nichtigkeit entsprechender Beschlussfassungen führen würde. Die Frage ist weiterhin ungeklärt.⁷⁶ Zwar ist dieser Weg bei individualnützigen Baumaßnahmen oft vertreten worden⁷⁷, doch ist eine differenzierende Auslegung des Merkmals „Einzelfall“ fraglich.⁷⁸ Leider hat das Revisionsverfahren zu Az.: V ZR 91/16⁷⁹ – das LG Hamburg hatte wegen der Folgekostenfrage die Revision zugelassen – zu keiner Klärung geführt. Schon aus Gründen anwaltlicher Vorsorge kann daher nur vor solchen Gestaltungsversuchen gewarnt werden. Verneint man aber die Möglichkeit, Folgekosten über § 16 Abs. 4 WEG zu regeln, machen die im Schrifttum dazu diskutierten Gestaltungsalternativen allesamt wenig glücklich: Bei Beschlussfassung zu „tricksen“, indem nur der jeweils Begünstigte zustimmt, alle anderen sich mit Blick auf § 16 Abs. 6 WEG enthalten und der Verwalter absprachegemäß das Zustandekommen des (Zitter-)Beschlusses feststellt, wird oft nicht helfen, da § 16 Abs. 6 WEG zwar auch Folgekosten erfassen würde, aber nach der Rspr. bei einer Modernisierung (§ 22 Abs. 2 WEG) nicht gelten soll⁸⁰ und dann dort doch wieder alle Kosten nach § 16 Abs. 2 WEG bzw. dem allgemeinen Kostenverteilungsschlüssel zu verteilen wären. Zudem steht dem Vorgehen die Umgehung der gesetzlichen Vorgaben

⁷⁵ Dazu, dass neben der Instandhaltungsrücklage auch andere Rücklagen gebildet werden können, *Dötsch*, ZWE 2018, 61 ff. m.w.N.

⁷⁶ Zum Streitstand *Bärmann/Becker*, WEG, 13. Aufl. 2015, § 16 Rn. 132–135 sowie *Jennißen*, ZWE 2017, 117, 119 f. m.w.N.

⁷⁷ So etwa LG Itzehoe v. 12.07.2011 – 11 S 57/10, ZMR 2012, 219.

⁷⁸ 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.

⁷⁹ BGH v. 28.10.2016 – V ZR 91/16, ZWE 2017, 180.

⁸⁰ BGH v. 11.11.2011 – V ZR 65/11, NJW 2012, 603 Tz. 4.

auf der Stirn geschrieben. Die Zustimmung zur Durchführung unter der auflösenden Bedingung der weiteren Kostentragung⁸¹ ist ebenfalls problematisch und der Bedingungseintritt führt nur zu (sinnfreien) Rückbauansprüchen, nicht zur gewünschten Kostenfolge.⁸² *Schuldrechtliche* Kostentragungsabreden zwischen Verband und Begünstigten scheitern häufig an der fehlenden Weitergabe an etwaige Rechtsnachfolger. Möglich scheint eine mit Reallasten (§ 1105 BGB) grundbuchrechtlich abgesicherte Abrede⁸³, doch ist das schon wegen der beträchtlichen Eintragungskosten unter dem Strich ein eher lehrstuhlverdächtiges Konstrukt. Auch mit Blick darauf erweist sich die oben angesprochene „Waschmünzen“-Lösung vielleicht als nicht die schlechteste Idee...

b) Eher doof: Die Mehrheit will nicht... – „Anspruch auf Modernisierung“?

Wird das Quorum aus § 22 Abs. 2 WEG und – erst recht – die Zustimmung aller Wohnungseigentümer nach §§ 22 Abs. 1, 14 Nr. 1 WEG nicht erreicht, stellt sich die Frage, ob innovationsfreudige Wohnungseigentümer sogar einen „Anspruch“ auf Elektromobilität haben. Dazu kann man derzeit nur konstatieren, dass es auch hier keinen „Anspruch“ auf Modernisierung gibt⁸⁴ und (erst recht) keinen Anspruch auf eine (sonstige) bauliche Veränderung, die mit „Nachteilen“ (§ 14 Nr. 1 WEG) für die anderen verbunden ist. Soweit man bei § 22 Abs. 1 WEG teilweise vor allem aufgrund der Drittwirkung der Grundrechte einen „Nachteil“ i.S.d. § 14 Nr. 1 WEG verneint und/oder trotz eines „Nachteils“ einen Zustimmungsanspruch konstruiert, sind das enge Ausnahmefallgruppen wie im Bereich der Barrierefreiheit oder bei zur Durchsetzung der

⁸¹ Vorschlag von *Häublein*, ZWE 2008, 368. Die Möglichkeit der Zustimmung zu individuellen Baumaßnahmen „unter Verwahrung gegen die Kostenlast“ anerkennend jetzt beiläufig BGH v. 28.10.2016 – V ZR 91/16, ZWE 2017, 180 Tz. 17 m.w.N.

⁸² *Becker*, Grundeigentum 2008, 1412 f.

⁸³ So auch *Sommer*, ZWE 2016, 154, 158.

⁸⁴ Statt aller *Hügel/Elzer*, WEG, 2. Aufl. 2018, § 22 Rn. 100 und deutlich jetzt auch BGH v. 13.01.2017 – V ZR 96/16, ZMR 2017, 319 Tz. 9.

Informationsfreiheit (Art 5 GG) erforderlichen Parabolantennen.⁸⁵ Das lässt sich – trotz Art. 20a GG – nicht auf die Elektromobilität übertragen. Insofern hat das LG München I⁸⁶ zutreffend ausgeführt, dass begrüßenswerte umweltschützende Maßnahmen keine Grundlage für einen Anspruch auf Zustimmung sind. Das kann im Einzelfall anders sein, etwa bei Elektrofahrzeugen für Behinderte, wie im oben bereits bemühten Beispiel zu § 554a BGB. Zu beachten ist, dass die Mehrheit dann zwar u.U. der Maßnahme (mehr oder weniger deklaratorisch) zustimmen muss, jedoch eine Art „Direktionsbefugnis“ hat, über (zumutbare) Details der technischen Umsetzung und Ausgestaltung zu befinden.⁸⁷ Letztlich gilt nichts anderes als im Mietrecht.

3. Ladeinfrastruktur auf Sondereigentumsflächen

Geht es um die Errichtung von Ladeinfrastruktur an Sondereigentumsflächen, gelten andere Rahmenbedingungen⁸⁸: Grundsätzlich kann – bis zur Grenze des § 14 Nr. 1 WEG – zwar jeder Sondereigentümer frei mit seinem Sondereigentum verfahren. Soweit aber –

⁸⁵ Dazu im Überblick *Hügel/Elzer*, WEG, 2. Aufl. 2018, § 22 Rn. 51–60 m.w.N. Gegen „Anspruch“ auf bauliche Veränderung auch etwa OLG München v. 12.07.2005 – 32 Wx 51/05, MDR 2006, 144.

⁸⁶ LG München I v. 02.02.2016 – 36 S 041/15 WEG, MietRB 2016, 228.

⁸⁷ Zum 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; bestätigt bei LG Bremen v. 07.10.2016 – 4 S 250/15, ZMR 2017, 83; eigentlich ging es im konkreten Fall wegen der massiven Box sogar um ein Sondernutzungsrecht an der Aufstellfläche, das ohnehin nicht mehrheitlich beschlossen werden kann (keine Beschlusskompetenz, vgl. BGH v. 13.01.2017 – V ZR 96/16, ZMR 2017, 319) und in der Regel auch nicht nach § 21 Abs. 8 WEG als Vereinbarung vom Gericht „ersetzt“ werden kann, vgl. die Urteilsanmerkung bei *Abramenko*, MietRB 2017, 128 sowie *Hogenschurz*, jurisPR-MietR 12/2017 Anm. 6.

⁸⁸ Zusatzprobleme können durch Zweckbestimmungen (§ 15 Abs. 1 WEG) entstehen: Ein „Tiefgaragenstellplatz“ soll nur für Kraftfahrzeuge und daher nicht für eine Elektro*fahrrad*-Ladestation genutzt werden dürfen (so LG Hamburg v. 17.6.2015 – 318 S 167/14, NZM 2016, 58 mit zu Recht krit. Anm. *Häublein*). Ein „Kraftfahrzeug“ ist aber sicherlich auch ein Elektroauto – das Problem wird also auch hier eher nur die Ladeinfrastruktur.

wie eingangs gezeigt – auch Gemeinschaftseigentum betroffen ist, greifen die §§ 21, 22 WEG.

a) Eher einfach: Die Mehrheit spielt mit...

Spielt die Mehrheit mit, wird man mit dem oben Gesagten jedenfalls über § 22 Abs. 2 WEG bei Maßnahmen am Gemeinschaftseigentum (z.B. Ertüchtigung Hausanschluss und Legen einer neuen Unterverteilung) bzw. § 22 Abs. 2 WEG analog bei beeinträchtigenden Maßnahmen am Sondereigentum mit Ausstrahlwirkung auf das Gemeinschaftseigentum eine Zustimmungsmöglichkeit bejahen.

b) Eher doof: Die Mehrheit spielt nicht mit...

aa) LG München I: Kein Anspruch auf Duldung der Installation

Spielt die Mehrheit hingegen nicht mit, gibt es einen „Anspruch auf Modernisierung“ bzw. auf Zustimmung zur Duldung von Modernisierungsmaßnahmen gerade nicht: Das AG München und nachfolgend das LG München I⁸⁹ hatten einen solchen Fall zu entscheiden. Die Mehrheit hatte den Antrag eines Wohnungseigentümers abgelehnt, diesem die Installation einer (speziellen) Steckdose für ein Elektroauto an dessen im Teileigentum stehenden Tiefgaragenstellplatz zu gestatten – wobei die Zuleitung 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, was im Antrag näher beschrieben wurde. Alle Kosten hinsichtlich Anbringung sowie Unterhalt sollten zu Lasten des Begünstigten gehen und der Stromverbrauch – der jeweils durch Abzug der „Ablesewerte“ des 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. ein etwaiger Rechtsnachfolger entsprechend zu verpflichten sein. Die Mehrheit sah – obwohl die Fachfirma bestätigte, dass es technisch keinerlei Probleme mit dem Hausanschluss geben würde – in der Gesamtmaßnahme eine

⁸⁹ 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.

zustimmungspflichtige bauliche Veränderung. Aufgrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes seien die übrigen Eigentümer berechtigt, im Bereich ihres Stellplatzes später auch Steckdosen zu installieren – wofür das gemeinschaftliche Strom- und Leitungsnetz nicht ausgerichtet sei. Mit der geplanten zusätzlichen Stromleitung werde zudem das Brandrisiko erhöht und der Kostenverteilerschlüssel faktisch auf Dauer geändert und die Verwaltung zusätzlich mit dem Ablesen belastet.

Das Amtsgericht entwickelte zu Gunsten des Klägers eine innovative Lösung und zog dazu eine wenig bekannte Norm heran: Der Kläger habe einen Anspruch auf „Duldung“ der begehrten Maßnahme aus § 21 Abs. 4, Abs. 5 Nr. 6 WEG. Zwar sei Sinn dieser Norm (nur), einen gewissen „Mindeststandard“ u.a. bei der Elektroausstattung zu gewährleisten mit der Folge, dass nur die erstmalige Herstellung verlangt werden kann, nicht jedoch die Installation einer weiteren Anlage. Um eine derartige erstmalige Herstellung/Gewährleistung handle es sich aber, da an dem konkreten Tiefgaragenstellplatz jedenfalls kein Elektroanschluss für ein Elektroauto vorhanden sei. Aus § 21 Abs. 6 WEG sei eine allgemeine Kostentragungsregelung abzuleiten⁹⁰, dem die Beschlussfassung zu den Kosten nur Rechnung getragen habe. Diese eher innovative Lösung hatte indes nicht lange Bestand: Das LG München I hat – leider ohne Revisionszulassung – das Urteil abgeändert und die Klage abgewiesen⁹¹: Die Maßnahme sei eine bauliche Veränderung, die die übrigen Eigentümer in einem über das in § 14 Nr. 1 WEG geregelte zumutbare Maß hinaus beeinträchtige, u.a. durch Aufdrängen der neuen Zuleitung, die ins Gemeinschaftseigentum falle durch die u.U. nicht von § 16 Abs. 4 WEG erfasste Kostenverteilung für künftige Kosten und zuletzt durch den möglichen Nachahmungseffekt für spätere Elektroautomobilisten. Ein Anspruch auf Zustimmung zu einer baulichen Veränderung bestehe grundsätzlich nicht. Er ergebe sich im konkreten Fall auch nicht aus § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG. Zwar greife wegen § 1 Abs. 6 WEG diese Regelung für den im Teileigentum stehenden Stellplatz und zwar läge sogar – was die

⁹⁰ So auch etwa *Elzer*, ZWE 2014, 394, 397; BeckOK/WEG/*Elzer*, Ed. 33, § 21 Rn. 369.

⁹¹ Zustimmend Jennißen/*Heinemann*, WEG, 5. Aufl. 2017, § 21 Rn. 102a; Jennißen/*Hogenschurz*, a.a.O., § 22 Rn. 99a; *Happ*, DWE 2016, 136, 140; *Sommer*, ZWE 2017, 75, 81.

h.M. verlangt⁹² – ein „erstmaliger“ Anschluss an die (im Objekt als solches vorhandene⁹³) Elektroversorgung vor. Dennoch solle die Norm nur einen „Mindeststandard“ ermöglichen und greife deswegen hier nicht ein. Ähnlich hatte zuvor das AG Berlin–Schöneberg⁹⁴ argumentiert: Durch die Vorschrift werde lediglich ein „Mindeststand“ garantiert; die Versorgung mit Strom für ein Elektroauto gehöre dazu nicht.

Auch wenn die Lösung des AG München sicher Charme hatte⁹⁵, ist der Weg über § 21 Abs. 5 und 6 WEG für die Praxis wohl damit verbaut; die Grundidee dürfte allenfalls etwas sein für die aktuellen gesetzgeberischen Bemühungen.⁹⁶ Zudem interpretiert die h.M. die exotische Norm – entgegen dem klaren Wortlaut (!) – ohnehin eher so, dass der einzelne Wohnungseigentümer nicht wie hier beantragt passive „Duldung“ seiner Maßnahmen verlangen kann, sondern vielmehr im Zusammenspiel mit § 27 Abs. 1 Nr. 8 WEG („Erklärungen“) und den darauf für die Vertretungsmacht des Verwalters verweisenden § 27 Abs. 3 S. 1 Nr. 4 WEG tatsächlich allein der Verband, vertreten durch den Verwalter, im Einzelinteresse *aktiv* tätig werden muss.⁹⁷ Dafür mag streiten, dass der Verwalter für den Verband als dessen sog. Repräsentant die Gebäudeversicherung „verwaltet.“⁹⁸ Man

⁹² Riecke/Schmid/*Drabek*, WEG, 4. Aufl. 2015, § 21 Rn. 275; Bärmann/*Merle*, WEG, 13. Aufl. 2015, § 21 Rn. 165; *Elzer*, ZWE 2014, 394, 395. Offen BayObLG v. 26.09.2001 – 2Z BR 79/01, ZMR 2002, 211. A.A. etwa noch Staudinger/*Bub*, BGB, 2005, § 21 WEG Rn. 217; wie die h.M. jetzt Staudinger/Lehmann–Richter, 2018, § 21 WEG Rn. 223. Die teils zitierte Entscheidung OLG Hamm v. 04.03.1993 – 15 W 295/92, OLGZ 1994, 32 verhält sich dazu nicht.

⁹³ Zu dieser wichtigen Einschränkung BayObLG v. 26.09.2001 – 2Z BR 79/01, ZMR 2002, 211; v. 12.11.1992 – 2 Z BR 96/92, WuM 1993, 79, 80; v. 12.08.1991 – 2 ZBR 86/9, BayObLGZ 1991, 296, 298; OLG Frankfurt v. 28.07.1993 – 20 W 44/92, MDR 1993, 1201.

⁹⁴ AG Berlin Schöneberg v. 05.04.2015 – 771 C 87/14, BeckRS 2016, 17692.

⁹⁵ Zustimmung etwa auch BeckOK–WEG/*Elzer*, Ed. 33, § 21 Rn. 359.

⁹⁶ Für gesetzgeberische Klarstellung mit gutem Grund schon *Harendt/Mayer*, KommJur 2016, 161, 163.

⁹⁷ Grundlegend *Elzer*, ZWE 2014, 394, 395 f. Zum Problem bereits vertiefend *Dötsch*, ZfIR 2017, 261, 266 m.w.N.

⁹⁸ Dazu etwa allg. *Dötsch*, ZMR 2014, 169, 171 zu Anzeigepflichten.

muss – wie bereits angedeutet – versicherungsrechtlich nämlich darüber nachdenken, ob die Einrichtung von Ladestationen in Tiefgaragen u.U. als Gefahrerhöhung (§ 23 VVG) anzeigepflichtig ist.⁹⁹ Die Mehrheit könnte – wie bei Maßnahmen der Barrierefreiheit – hier zudem dann durch begleitende Anweisungen ihr Gestaltungsermessen für das „Wie“ der Maßnahmen per Mehrheitsbeschluss ausüben.¹⁰⁰ Folgt man der h.M., ist die Entscheidung des Landgerichts München I jedenfalls deshalb richtig.

Zudem wäre die vermeintlich „einfache“ Kostenzuweisung über § 21 Abs. 6 WEG auch keine „eierlegende Wollmilchsau“. Was wäre etwa, wenn ein Hausanschluss einer WEG zwar für (ein) Elektroauto ausreichend ist, bei mehreren Ladestationen aber überlastet wird und erweitert werden muss? § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG gibt nach h.M. nur einen Anspruch auf Anschluss an ein bereits vorhandenes Hausnetz.¹⁰¹ Man könnte darunter allenfalls die Ertüchtigung des Hausverteilers (bei Beibehaltung der Hauszuleitung) fassen¹⁰², keinesfalls die Verlegung neuer Gebäudezuleitungen. Solche wären nur über § 22 Abs. 2 WEG zu beschließen, wenn nicht ausnahmsweise eine modernisierende Instandsetzung nach § 21 Abs. 3 WEG begründbar sein sollte.¹⁰³ Ist bei Gebrauchsregelungen zudem anerkannt, dass ein Beschluss, der allen Stellplatzinhabern

⁹⁹ Die Frage wird bisher – soweit ersichtlich – bisher nicht diskutiert. Beachtlich aber die im Internet abrufbare „Publikation der deutschen Versicherer zur Schadensverhütung – Ladestationen für Elektrofahrzeuge“ (VdS 3471), die u.a. die Einhaltung der VDE- und DIN-Vorgaben anmahnt und eine ausreichende Be- und Entlüftung in den Räumlichkeiten, klare Vorgaben zu Brandlasten in der Nähe der Ladestationen etc.

¹⁰⁰ Instrukтив für Parabolantennen BGH v. 03.11.2009 – V ZR 10/09, MDR 2010, 200 und für die Barrierefreiheit jetzt BGH v. 13.01.2017 – V ZR 96/16, ZMR 2017, 319 Tz. 15.

¹⁰¹ Vgl. erneut Fn. 93.

¹⁰² Keinesfalls des gesamten Hausnetzes, vgl. für den Fall einer Überbeanspruchung des Stromnetzes durch Nachtspeicheröfen BayObLG v. 09.06.1988 – BReg.2 Z 102/87, NJW-RR 1988, 1164.

¹⁰³ 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.

in einer gemeinschaftlichen Tiefgarage den Anschluss an das Gemeinschaftsstromnetz zum Betrieb von Garagentoröffnern erlaubt, wegen Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz anfechtbar ist, wenn das Netz nicht für alle ausreicht und so nach dem „Windhundprinzip“ verfahren wird¹⁰⁴, kann hier aber schwerlich etwas anderes gelten. Kann es richtig sein, dass die ersten drei Wohnungseigentümer sich – wie hier – ggf. noch mit vertretbarem Aufwand an die (gerade noch) ausreichende Hausanlage „anklemmen“ und ab dem vierten Elektromobilisten ist dann plötzlich „Schluss“ bzw. diesem versucht man, über § 21 Abs. 6 WEG oder § 16 Abs. 4 WEG die horrenden Kosten der kompletten Ertüchtigung der Stromverteilung und/oder des Hausanschlusses allein (?) aufzubürden?¹⁰⁵ Danach hätten Nummer 5 und 6 dann wieder „Glück“ und können sich billiger „anklemmen“, wenn nur einmal die Hausanlage ertüchtigt ist? Das kann so fraglos nicht richtig sein.

4. Sonderfall: Ladeinfrastruktur auf Sondernutzungsflächen

Da ein Sondernutzungsrecht kein „Sonderbaurecht“¹⁰⁶ gibt und daher die „normalen“ Regelungen für Baumaßnahmen im Gemeinschaftseigentum gelten, kann auf das oben zu Ziff. 1 Gesagte verwiesen werden. Soweit manches für eine analoge Anwendung des § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG auch auf solche Fälle streiten mag¹⁰⁷, wird man dem angesichts der vorgestellten Entscheidung des LG München I kaum für die Praxis nähertreten wollen.

5. Exkurs: „Betreiber-Modell“

Dass mit der Elektromobilität Geld zu verdienen sein dürfte, scheinen die ersten Anbieter zu erkennen. Ähnlich wie beim Wärmecontracting wird zunehmend die Ausstattung von

¹⁰⁴ 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.

¹⁰⁵ Vertiefend – auch zu etwaigen Lösungsmöglichkeiten – *Dötsch*, ZfIR 2017, 261, 267 f. m.w.N.

¹⁰⁶ Vertiefend BeckOK/WEG/*Dötsch*, Ed. 33, § 15 Rn. 368 ff. m.w.N.

¹⁰⁷ Vertiefend *Dötsch*, ZfIR 2017, 261, 268 m.w.N.

Immobilien angeboten. Der Betreiber stattet dann nicht nur das Objekt mit Ladeinfrastruktur aus und schafft teilweise sogar eigene Zuleitungen und/oder ertüchtigt den Hausanschluss, sondern er übernimmt auch den Betrieb der Anlagen sowie deren Erhaltung auf eigene, durch einen erhöhten Abgabepreis für den Strom und/oder laufende Beiträge refinanzierte Kosten. Zwar ist man versucht, eine „Erlaubnis“ dazu wie die Vermietung von Gemeinschaftsflächen unter § 15 Abs. 2 WEG zu fassen und so dem einfachen Mehrheitsbeschluss zu eröffnen.¹⁰⁸ Indes kann ein mehrheitlich gefasster Vermietungsbeschluss nicht beliebige bauliche Maßnahmen des Mieters im Objekt legalisieren, weil insofern (auch) § 22 WEG zu beachten ist¹⁰⁹; das wird auch hier gelten. Daran wird sich nichts dadurch ändern, dass man die Anlagenteile u.U. als Scheinbestandteile (§ 95 BGB) ansieht, weil es – wie bei sonstigen Maßnahmen im Individualinteresse zu baulichen Eingriffen ins Gemeinschaftseigentum kommen wird (bzw. zumindest zu nachteiligen optischen Ausstrahlungen darauf). Zudem wird man bei Verträgen des Verbandes mit solchen Betreibern die dort regelmäßig angestrebte langfristige Vertragsbindung mit einem (ggf. sukzessiven) „Anschluss- und Benutzungszwang“ vertraglich u.U. schwer in den Griff bekommen, da die als Verbraucher (§ 13 BGB) anzusehende WEG wegen §§ 305 ff BGB oft kaum länger als zwei Jahre gebunden wird werden können. Aber da ist derzeit – die Anbieter wollen Fuß am Markt fassen – vieles Verhandlungssache und die vorzeitige Lösbarkeit aus solchen Verträgen ist nicht zum Schaden der WEG, im Gegenteil.

6. Problem: Abrechnung der Stromkosten?

Die Abrechnung der Stromkosten durch die WEG wird problematisch, wenn die Kosten im Außenverhältnis von der WEG bezahlt werden, also kein „Betreiber-Modell“ gewählt und vielmehr gemeinschaftlich genutzte eigene Ladestationen errichtet worden sind oder mangels geeigneter Unterverteiler – vergleichbar dem Stromanschluss einer Wohnung – ggf. auch Strom für das Aufladen einzelner Elektromobile dem „Gemeinschaftsstrom“ entnommen wird. Die Eigentümer werden in jedem Fall bestrebt sein, ein System zu

¹⁰⁸ So *Burgmair* auf dem 43. Fachgespräch zum WEG in Fischen.

¹⁰⁹ Statt aller BeckOK-WEG/*Dötsch*, Ed. 33, § 13 Rn. 52.

implementieren, das eine verbrauchs- oder verursachungsgerechte Abrechnung ermöglicht und eine verbrauchsabhängige Abrechnung nach § 16 Abs. 3 WEG beschließen. Ohne Erfassungsmöglichkeit oder in dem Fall, dass keine abweichende Kostenverteilung nach § 16 Abs. 3 WEG beschlossen wird, greift ja ansonsten der (ungewollte) gesetzliche Verteilerschlüssel. Diese Fallkonstellation betrifft zwar dogmatisch eher Kosten des Sondereigentums und nicht des gemeinschaftlichen Gebrauchs, dennoch ist § 16 Abs. 2 WEG unter den vorgenannten Voraussetzungen zumindest entsprechend anwendbar.¹¹⁰

Sollten sich die Energiekosten für die WEG nicht nur nach der bezogenen Energiemenge, sondern auch nach dem maximalen Leistungsbedarf bemessen (Grundgebühren etc.), können sich infolge der Errichtung und des Betriebs einer oder mehrerer Ladestationen trotz technisch immer ausgereifterer Lastmanagementsysteme die Stromkosten ggf. insgesamt verändern (Tarifwechsel). Hier stellt sich die Frage, ob und wie solche „Mehrkosten“ aus dem Leistungspreis der Gemeinschaft „herausgerechnet“ und nach § 16 Abs. 3 WEG verursachungsgerecht auf die Elektromobilisten „verteilt“ werden können, was die anderen Wohnungseigentümer vermutlich „gerechter“ finden werden. Zudem ist dunkel, wie bei solchen nur kompliziert errechenbaren Mehrkosten überhaupt ein sachgerechter Verteilerschlüssel zu bilden wäre, wobei eine dem Verbrauch angepasste Verteilung von Mehrkosten ebenso denkbar erscheint wie bei baugleichen Ladestationen und vergleichbarem Verbrauch eine Verteilung nach Anzahl der Anschlüsse o.ä.¹¹¹ Auch dies mag unter dem Strich alles eher für die eingangs genannte „Waschmarkenlösung“ streiten, da dann auch solche Mehrkosten eher ohne nähere Aufschlüsselung aus dem „Fonds“ bezahlt werden könnten.

Hat die Gemeinschaft ein „Betreiber-Modell“ gewählt oder werden Stromkosten für individuell zugeordnete Ladestationen über Unterverteiler mit eigenen Zählern direkt mit dem Stromversorger abgerechnet, erscheinen solche Kosten als unmittelbar von Dritten

¹¹⁰ Statt aller *Hügel/Elzer*, WEG, 2. Aufl. 2018, § 16 Rn. 6.

¹¹¹ Siehe auch dazu demnächst *Burgmair*, a.a.O.

abgerechnete Betriebskosten regelmäßig gar nicht in der Jahresabrechnung. Die Kostenverteilung unterliegt allein der vertraglichen Vereinbarung. Aber auch bei dieser Abrechnungsvariante verbleibt ggf. die Frage, wie mit etwaige Mehrkosten infolge einer etwaigen Erhöhung des maximalen Leistungsbedarfs (Tarifwechsels) und damit des Strompreises für den Allgemeinstrom umzugehen ist. Das wird ggf. auch vertraglich mit dem Betreiber und dem Netzversorger abzustimmen sein. Nicht selten kann vereinbart werden, dass der Vertrag der WEG mit dem Netzversorger unangetastet bleibt und der „Betreiber“ sich mit der Differenz herumärgern darf.

7. Der Aktionismus des Gesetzgebers – § 22 WEG-Entwurf

Die unbefriedigende Gesamtsituation hat wie eingangs betont auch hier den Gesetzgeber auf den Plan gerufen: Der Gesetzesentwurf sieht – neben hier nicht weiter interessierenden Regelungen zur Barrierefreiheit auch in der WEG in Erweiterung der Rspr. des BGH – zum Thema Elektromobilität derzeit eine eigene Erweiterung des § 22 Abs. 1 WEG vor wie folgt:

„Die Zustimmung ist ferner nicht erforderlich zu baulichen Veränderungen, die ... für die Installation einer Ladeeinrichtung für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug im Sinne des § 2 des Elektromobilitätsgesetzes erforderlich sind, wenn ein berechtigtes Interesse an der Maßnahme besteht und die Maßnahme nicht die Eigenart der Wohnanlage ändert; dies gilt nicht, wenn das Interesse an der unveränderten Erhaltung des gemeinschaftlichen Eigentums oder der Wohnanlage das Interesse an der Maßnahme überwiegt. Satz 3 kann durch Vereinbarung der Wohnungseigentümer nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.“

Schon der erste Entwurf hat berechtigte Kritik erfahren¹¹², weil an § 22 Abs. 1 WEG angesetzt wird und damit an eine umstrittene und in der Praxis für erhebliche Unsicherheiten sorgende Norm. Der Entwurf knüpft ferner wegen der Kosten an § 16 Abs. 4 und Abs. 6 WEG an und klärt damit die oben diskutierte Kostenproblematik

¹¹² Häublein, Berliner Anwaltsblatt 2016, 334. Weniger kritisch Happ, DWE 2016, 136, 140.

(insbesondere Folgekosten) nicht, obwohl dort in der Praxis besonders der Schuh drückt. Die Bundesregierung hat in ihrer Stellungnahme zum ersten Entwurf die Kritikpunkte aufgegriffen und zugesagt, statt dessen zu Beginn der nächsten Legislaturperiode einen neuen Gesetzgebungsvorschlag zu erarbeiten, der helfen soll, bereits nach geltendem Recht bestehende Auslegungs- und Anwendungsschwierigkeiten der gesetzlichen Regelungen in einem Rutsch mit zu beseitigen.¹¹³ Wie bereits angesprochen, arbeitet das Justizministerium daran. Neben einer Arbeitsgruppe, die sich mit einer *grundlegenden* Reform des WEG befasst (inklusive §§ 22, 16 WEG), wird bei dem politisch „heißen“ Thema der Elektromobilität aber wegen des großen Drucks u.U. „vorab“ eher eine „Vorreiter“-Regelung für die „early adaptors“ zu erwarten sein, bis man auch die grundlegenden Fragen – ohne übermäßigen Zeitdruck – ausreichend aufgearbeitet und geklärt hat. Insofern scheint das Augenmerk derzeit eher wieder etwas weg von § 22 WEG zu gehen hin zu einer vorsichtigen „Erweiterung“ des § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG, der – die Entscheidung des AG München zeigt das – durchaus in die richtige Richtung weisen könnte. Auch hier bleibt die weitere Entwicklung mit Spannung abzuwarten; Details liegen noch im Nebel. Zu klären wären insbesondere die oben bereits zu der Norm diskutierten Fragen, etwa:

- Wer wird berechtigt? Nur Eigentümer mit ausschließlichen Nutzungsrechten an Stellplätzen etc. oder auch solche mit reinen Mitgebrauchsrechten am Gemeinschaftseigentum, für das eine Gebrauchsregelung nach § 15 Abs. 2 WEG möglich wäre?
- Welche Kriterien werden für eine Abwägungsentscheidung etwa widerstreitender Interessen hier aufgestellt und wie ist die Gewichtung?
- Sollen Maßnahmen des einzelnen Wohnungseigentümers von der Gemeinschaft nur (passiv) zu „dulden“ sein, oder muss die WEG wie derzeit nach h.M. bei § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG aktiv tätig werden und auf Betreiben des einzelnen die Anlage selbst ertüchtigen? Oder besteht zumindest – wie bei Parabolantennen – ein Mitspracherecht und Gestaltungsermessen im Beschlusswege? Wie soll das

¹¹³ BT-Drs 18/10256, S. 19 f.

Prinzipal-Agent-Dilemma gelöst werden, dass üblicherweise der, der die Musik bestellt, auch dafür zahlen soll?

- Wie werden Kosten/Folgekosten genau verteilt? Was ist, wenn die ersten Anschlüsse verhältnismäßig einfach/kostengünstig sind und später dann horrenden Kosten etwa für ein Lademanagementsystem anfallen? Findet eine „Rückverteilung“ statt?
- Sind Miet- und WEG-Recht aufeinander abgestimmt?

IV. Fazit und Blick ins öffentliche Recht

Das Thema Elektromobilität wird Miet- und WEG-Rechtler die nächsten Jahre begleiten, gerade mit Blick auf die – so sicher wie das Amen in der Kirche – zu erwartende Gesetzesnovelle. Vieles ist aus Sicht des Autors dabei derzeit aber eher Aktionismus. Bedacht werden sollte, ob nicht das öffentliche Recht mittel- bis langfristig besser zur Problemlösung beitragen kann. Der Gesetzgeber könnte z.B. nähere öffentlich-rechtliche Vorgaben jedenfalls für Neubauten und dort nachzuweisende Stellplätze machen. Einzelne Länder sind vorgeprescht: So sieht etwa z.B. § 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 immerhin mindestens 5 Prozent betragen. Satz 1 findet dabei keine Anwendung auf Einstellplätze von Wohnungen, die über eine Stromversorgung verfügen, die für die Installation von Kraftfahrladestationen geeignet ist.¹¹⁴ Solche Regelungen wären deutlich „verschärfbar“. In die gleiche Richtung, aber schon deutlich darüber hinaus, geht auch der bereits angesprochene Entwurf einer Neufassung der EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie¹¹⁵, wonach bei Wohngebäuden mit mehr als 10 Pkw-Stellplätzen nicht nur beim Neubau, sondern auch bei einer „umfassenden Renovierung“

¹¹⁴ Dazu und zu weiteren Vorschlägen zur Neufassung der sog. Muster-GaragenVO *Harendt/Mayer*, KommJur 2016, 161, 163, 166.

¹¹⁵ Richtlinie 2010/31/EU v. 19. 5.2010 (ABl L. 153/13).

auch jeweils Infrastruktur für Ladeeinrichtungen zu errichten sein soll. Berücksichtigt man, dass die Erfüllung öffentlich-rechtlicher Vorgaben keine bauliche Veränderung ist, sondern § 21 Abs. 3 WEG unterfällt¹¹⁶, wären Mehrheitsbeschlüsse dann in weitem Umfang ohne Probleme möglich. Ob man statt dessen reine Individualansprüche in §§ 21, 22 WEG normieren muss für ein einziges (sei es politisch gewolltes) „Bauanliegen“ als Spezialproblem, kann man durchaus in Frage stellen; ist das WEG wirklich der systematisch richtige Regelungsort für klimapolitische Vorgaben? Noch ein Wort zum Schluss: Bauträger und ihre Notare könnten die hier erörterten Rechtsfragen der Elektromobilität in *neuen* Teilungserklärungen durch entsprechende Vereinbarungen (§ 10 Abs. 2 WEG) mit entsprechenden Modifikationen in §§ 16, 21, 22 WEG heute schon ganz nennenswert erleichtern und beantworten.¹¹⁷ So können von Anfang an ausreichende Leitungen und Stromverteilungen vorgesehen sein und in der Teilungserklärung einfache „Anschlussmöglichkeiten“ für die Eigentümer geregelt werden sowie auch alle damit einhergehenden Folgen (Kosten, Abrechnung). Das kann bei richtiger Gestaltung heute sogar schon werbewirksam sein und würde allen Beteiligten das Leben jedenfalls deutlich einfacher machen. Und beim Warten auf den Gesetzgeber (Godot?) kann man in solchen Anlagen dann elektrisch schon „voll abfahren“!¹¹⁸ Der Markt ist da, er muss nur genutzt werden...

¹¹⁶ Statt aller Jennißen/*Hogenschurz*, WEG, 5. Aufl. 2017, § 22 Rn. 9 m.w.N.

¹¹⁷ Das anregend etwa auch *Harendt/Mayer*, KommJur 2016, 161, 163.

¹¹⁸ Siehe bereits *Dötsch*, ZfIR 2017, 261, 269.