



Gewobag
Die ganze Vielfalt Berlins.

Wj Rechtsanwälte | Notar
Wohnungseigentum · Miete · Immobilien

15. Verwaltungsbeiratsseminar der GEWOBAG VB

Barrierefreiheit und Elektromobilität in der Wohnungseigentümergeinschaft

Hardy Scheffler

Rechtsanwalt und Notar

Fachanwalt für Miet- und Wohnungseigentumsrecht

Barrierefreiheit

Wat is det eijentlich?

Artikel 4 Bayerisches* Behindertengleichstellungsgesetz:

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

*Sorry, in Berlin jibbet sowat nich.

Barrierefreiheit

Jeder Mensch hat nicht nur das Bedürfnis, sondern auch das Recht, sich in unserer Gesellschaft zurechtzufinden, sie wahrzunehmen, selbständig zu erkunden und sie zu nutzen, egal welche Fähigkeiten er besitzt.

Der Mensch ist nicht behindert, sondern er wird durch seine Umwelt behindert.

Barrierefreiheit ist also auch, dass ein mehrstöckiges Gebäude eine Treppe aufweisen muss, da wohl kaum ein Mensch in der Lage ist zu fliegen.

Entscheidend ist also der Blickwinkel: Was braucht der (konkrete) Mensch zur bestimmungsgemäßen Nutzung?

Barrierefreiheit

Für den Wohnsektor von Bedeutung sind in erster Linie die körperlichen Behinderungen, die von der Kleinwüchsigkeit bis zur Gehbehinderung und zur Angewiesenheit auf einen Rollstuhl reichen können, aber auch Seh- und Hörbehinderung.

Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung:

- Rampen
- Treppenanlagen
(angeschrägte Setzstufe, Handläufe, Stufenmarkierung)
- Treppenlifte
- Aufzüge (Höhe der Tasten, Spiegel)
- Zwei-Sinne-Prinzip (Brailleschrift, Akustik- und Lichtsignal)

Anspruch auf Barrierefreiheit

§ 554 a BGB gilt nur für das Mietrecht, eine entsprechende Norm für das Wohnungseigentumsrecht fehlt.

§ 22 Abs. 1 WEG als Problem:

- Allstimmigkeit oder Mehrheitsbeschluss ?
- Erfordernis der Zustimmung - § 14 Nr. 1 WEG ?
- Sachgemäße Kostenfreistellung/Sicherheitsleistung = geordnetes Zusammenleben i.S.d. § 14 Nr. 1 WEG ?

Ausübung Mitspracherecht der übrigen Wohnungseigentümer, insbesondere wenn mehrere Maßnahmen/Alternativen in Betracht kommen, durch Beschluss nicht nur sinnvoll, sondern zwingend

Wo tanken Sie in Zukunft?

Elektromobilität

Regine Günthers,

Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz:

„Wenn ein Dieselfahrverbot in Oslo und anderswo funktioniert, werden uns die Menschen hierzulande sagen: Wir wollen das auch! Warum mutet Ihr uns weiterhin zu, dass wir krank werden?“

„Für die Einführungsphase halte ich Privilegierungen wie kostenloses Parken oder Busspurnutzung für sinnvoll. Die Frage ist, ob es ausreicht, um die Zahl der Elektroautos zu erhöhen. Die geringe Reichweite und die relativ hohen Kosten sind für viele immer noch die Hauptprobleme. Das ist eine Aufgabe für die Industrie. Wir als Land Berlin wollen Akzente setzen, indem wir die Zahl der Ladestellen weiter erhöhen.“

(Interview in der Berliner Zeitung vom 21./22.01.2017)

Elektromobilität

Eines der gravierenden Hemmnisse, wenn nicht sogar das gravierendste ist die fehlende Infrastruktur.

Oder würden Sie einen Benziner fahren, wenn Sie Benzin nur in der Apotheke kaufen könnten? Das erste Tankstellenverzeichnis in Deutschland stammt aus dem Jahr 1909 . Es handelt sich um eine Aufstellung von Drogerien, Kolonialwarenhändlern, Fahrradhandlungen und Gaststätten, die Benzin bereit hielten.

Dabei liegen die Vorteile der Elektromobilität auf der Hand: Überall, wo ein Stromanschluss ist, kann man „tanken“. Allerdings stellt sich die Frage, wie lang das im Einzelfall dauert.

Kleiner Ausflug in die Technik

An der Schuko-Dose lädt man über Nacht ca. 24 kWh, also genug für (reale) 100 km nach. 4 x schneller geht es an 16 A / 400 V Drehstrom (11 kW), da lädt man über Nacht voll bzw. 50 km Reichweite pro Stunde.



Aber Achtung, nicht jedes E-Auto ist in der Lage 3-phasig zu laden. So kann man beispielsweise derzeit Citroën C-Zero , Nissan Leaf , Opel Ampera-e oder e-Golf noch nicht 3-phasig zu Hause laden.

Zudem scheinen die Autohersteller ganz überwiegend am eingebauten Ladegerät zu sparen. Tesla hat beispielsweise 2016 das aufpreispflichtige 22-kW-Ladegerät (3x32A) aus dem Programm genommen und durch ein 16,5-kW-Ladegerät (3x24A) ersetzt.

Kleiner Ausflug in die Technik

Die mögliche Ladeleistung wird aber auch durch die freie Kapazität des Hauses begrenzt. Typischerweise ist ein Einfamilien-Hausanschluss mit 3 Phasen 63A oder 50A, teilweise auch nur mit 35A abgesichert. Eine Haussicherung mit 35A liefert 24.150 Watt = 24kW. Das ist zu wenig, um ein E-Auto mit 22kW zu laden; wenn ein Herd oder Wasserkocher eingeschaltet wird, wird mindestens eine Phase überlastet. Durch Lastmanagementsysteme kann dem jedoch begegnet werden.

Selbst wenn man eine normale Schuko-Steckdose kurzzeitig mit 16 A (einphasig), z.B. einem Wasserkocher belasten darf, darf man jedoch Dauerströme, wie sie beim Laden eines E-Autos anfallen, nur mit maximal 10 A entnehmen. Für Dauerströme empfehlen sich daher CEE-Steckdosen und Typ 2 Stecker, diese dürfen dauerhaft mit ihrem Nennwert belastet werden.



Elektromobilität im WEG

Zu unterscheiden sind zunächst für alle Wohnungseigentümer zugängliche Ladesäulen und Ladesäulen, welche nur einem einzelnen Wohnungseigentümer/Stellplatz dienen.

Natürlich kann die Wohnungseigentümergeinschaft mit der ausreichenden Mehrheit – hier dürfte es sich zweifellos um eine Modernisierung im Sinne des § 22 Abs. 2 WEG handeln – eine Ladesäule im Gemeinschaftseigentum zur Nutzung durch einen noch nicht abschließend feststehenden Bewohnerkreis installieren lassen. Der entnommene Strom kann mittels RFID-Chipkarten oder entsprechenden RFID-Anhängern abgerechnet werden.

Inzwischen werden auf dem Markt eine Vielzahl an Ladestationen angeboten, bei denen auch gleich der Abrechnungsservice integriert ist. Eine Wallbox mit 22 kW und Abrechnungsservice kostet ab ca. 1.200 € (ohne Installation).

Elektromobilität im WEG

Sofern sich die entsprechenden Mehrheiten finden, ist es auch kein Problem mit der doppelt qualifizierten Mehrheit des § 22 Abs. 2 WEG eine Ladestation zugunsten eines einzelnen Eigentümers zu beschließen.

Mit der gleichen doppelt qualifizierten Mehrheit kann man auch die Verteilung der Installationskosten Regeln und mit einfacher Mehrheit sogar die Betriebskosten. Problematisch sind jedoch zukünftige Instandhaltungs-/Instandsetzungskosten. Diese unterfallen wohl nicht der Beschlusskompetenz des § 16 Abs. 4 WEG.

Hier würde wohl nur helfen bei der Beschlussfassung zu „tricksen“, indem nur der Begünstigte zustimmt, alle anderen sich mit Blick auf § 16 Abs. 6 S. 1 WEG enthalten und der Verwalter dennoch das Zustandekommen des Beschlusses feststellt.

Anspruch auf Elektromobilität

Hat der „Tesla-Jünger“, wenn die (qualifizierte) Mehrheit nicht erreicht wird, einen Anspruch auf eine Ladestation im Gemeinschaftseigentum?

Die Antwort lautet wohl schlicht und ergreifend:
Nein.

Grundsätzlich gibt es keinen Anspruch auf Modernisierung i.S.d. § 22 Abs. 2 WEG und es gibt auch keinen Anspruch auf eine (sonstige) bauliche Veränderung i.S.d. § 22 Abs. 1 WEG.

Anders kann sich der Fall darstellen, wenn der E-Mobilist eine Wallbox in seinem Sondereigentum errichten möchte.

Anspruch auf Elektromobilität

Das AG München und das LG München I hatten unlängst einen Fall zu entscheiden, in dem die Mehrheit den Antrag eines Wohnungseigentümers abgelehnt hatte, diesem die Installation einer Ladestation 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. Alle Kosten hinsichtlich 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 Fachfirma bestätigte, dass es technisch keine Probleme mit dem Hausanschluss und seiner Leistungsfähigkeit geben würde.

(AG München v. 17.12.2014 – 482 C 12592/14; LG München I v. 2.2.2016 – 36 S 041/15 WEG)

Anspruch auf Elektromobilität

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.

Anders jedoch das LG München I wonach es sich um eine bauliche Veränderung handelt, die die übrigen Eigentümer unzumutbar beeinträchtigt, z.B. wegen des erhöhten Instandhaltungsaufwandes betreffend die Zuleitungen, wegen nicht von § 16 Abs. 4 WEG erfasster Kostenverteilung und möglicher Nachahmungseffekte. Ein Anspruch ergebe sich auch nicht aus § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG, denn diese Norm solle nur einen gewissen Mindeststandard nach dem Stand der Technik ermöglichen. Lademöglichkeiten für Elektroautos seien aber derzeit nicht verbreitet und gehörten somit gerade nicht zum Mindeststandard. Zudem gebe es eine Möglichkeit, gemeinsame Ladeplätze in der Anlage zu errichten, was aber der Entscheidung der Wohnungseigentümer überlassen bleiben müsse. Die Revision wurde leider nicht zugelassen.

Das überzeugt nicht, jedenfalls nicht soweit es um den erstmaligen Stromanschluss an der eigenständigen Teileigentumseinheit Stellplatz geht.

Die Zukunft

Die Probleme könnten in der Verwaltungspraxis sicherlich verringert werden, wenn der Gesetzgeber nachbessert. Die Bundesländer Bayern und Sachsen und in der Folge auch Hessen haben eine entsprechende Initiative gestartet und einen „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Wohnungseigentumsgesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuchs zur Förderung der Barrierefreiheit und Elektromobilität“ über den Bundesrat eingebracht.

Für den Bereich der Barrierefreiheit dürfte der einzufügende Abs. 3 des § 22 WEG besonders bedeutsam sein, da dort analog der Regelung im § 22 Abs. 2 WEG zur Modernisierung ebenfalls eine Beschlussfassung mit doppelt qualifizierte Mehrheit vorgesehen ist. Die Unsicherheiten, welche in Bezug auf eine Beschlussfassung nach § 22 Abs. 1 WEG bestehen, würden damit vermieden. Jedoch möchte der Entwurf einen Anspruch nicht einräumen.

Die Zukunft

Allerdings ist fraglich, ob in Anbetracht der rechtlichen Unsicherheiten bei der Abstimmung über bauliche Veränderungen i.S.d. § 22 Abs. 1 WEG der Gesetzesentwurf zu einer Lösung der derzeit bestehenden Hemmnisse in Bezug auf die Elektromobilität führen wird. Einen Anspruch auf eine Ladeeinrichtung möchte der Entwurf jedenfalls nicht einräumen. Auch darf in Anbetracht der jeweils im Einzelfall vorzunehmenden Abwägung der Interessen („... wenn das Interesse an der unveränderten Erhaltung des gemeinschaftlichen Eigentums oder der Wohnanlage das Interesse an der Maßnahme überwiegt“) davon ausgegangen werden, dass Rechtsanwälte und Gerichte bei einer unveränderten Übernahme des Gesetzentwurfes auch in der Zukunft Arbeit haben werden.

Regelung in der Gemeinschaftsordnung

Jeder Sondernutzungsberechtigte eines Stellplatzes ist berechtigt auf dem Stellplatz bzw. in einem Bereich von 30 cm außerhalb des Stellplatzes, sofern nicht die Verkehrssicherheit oder andere Nutzer beeinträchtigt werden, eine Ladeeinrichtung für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug im Sinne des § 2 des Elektromobilitätsgesetzes unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik zu installieren; die Zustimmung der übrigen Wohnungseigentümer oder des Verwalters bedarf es hierfür nicht. Die Absicht zur Installation einer Ladeeinrichtung ist dem Verwalter mindestens vier Wochen vor Errichtung anzuzeigen.

Für die Ladeeinrichtung hat der Berechtigte einen separaten Stromlieferungsvertrag zu schließen, sofern er die Ladeeinrichtung nicht über seinen Wohnungsanschluss betreibt.

Für den Fall, dass es zu Beeinträchtigungen in der Stromversorgung der Wohnungen kommt oder bei gleichzeitiger Benutzung aller installierten Ladeeinrichtungen der Hausanschluss überlastet wird, ist durch die Wohnungseigentümergeinschaft ein Lastmanagementsystem zu installieren, an welches auch bereits bestehende Ladeeinrichtungen, die zuvor ohne Lastmanagement betrieben wurden, anzuschließen sind. Die Kosten für Errichtung und Betrieb des Lastmanagements tragen die Sondernutzungsberechtigten je Stellplatz zu gleichen Teilen.

Vielen Dank fur Ihre Aufmerksamkeit.

Hardy Scheffler

Rechtsanwalt | Notar

Fachanwalt fur Miet- und Wohnungseigentumsrecht

Kurfurstendamm 220, 10719 Berlin

tel +49 30 88 9 22 49 - 0

fax +49 30 88 9 22 49 - 20

info@wmi-recht.de