

## Stellungnahme

# zum Referentenentwurf des Wohnungseigentums- modernisierungsgesetzes

Berlin, 14. Februar 2020

## 1. Zusammenfassung

Der Bundesverband der Energie und Wasserwirtschaft (BDEW) vertritt als führender Branchenverband mehr als 1.900 Unternehmen der Energie- und Wasserbranche in Deutschland. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Im Energiebereich vertreten wir Unternehmen aus den Bereichen Strom, Gas und Fernwärme. Unsere Mitglieder repräsentieren rund 95 Prozent der Netzbetreiber des deutschen Strom- und Gasmarktes und über 90 Prozent der Strom- und Gaslieferanten Deutschlands. Im Bereich der Elektromobilität vertritt der BDEW über 85 Prozent der Ladepunkte der 30 größten Ladesäulenbetreiber sowie zahlreiche Start-ups. Mit dem Ladesäulenregister sorgt der BDEW für Transparenz im Markt.

Die Energiewirtschaft leistet einen maßgeblichen und stetig wachsenden Anteil daran, die Energiewende in den Verkehrssektor zu bringen. Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 hat die Bundesregierung auch für den Verkehrssektor ehrgeizige und begrüßenswerte Ziele gesetzt. Die in diesem Zusammenhang explizit genannte Förderung des Einbaus privater Ladeinfrastruktur muss unbedingt mit einer Erleichterung der rechtlichen Rahmenbedingungen flankiert werden.

- Der BDEW begrüßt daher den Referentenentwurf zum Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEModG) und sieht die darin vorgeschlagene Lösung als einen unerlässlichen Baustein, um die Elektromobilität voranzubringen.
- Anlässlich der sehr umfangreichen Novelle des Wohnungseigentumsrechts sollte dabei auch die Förderung von KWK- und PV-Vorhaben stärker mitgedacht werden.
- Oberste Priorität hat aber die zeitnahe Implementierung der Erleichterungen für die Elektromobilität.
- Falls die umfassende Reform des Wohnungseigentumsgesetzes und des Mietrechts zu weiteren Verzögerungen führen sollte, plädiert der BDEW deswegen nach wie vor dafür, diese Regelungen in der vom Bundesrat vorgeschlagenen, schnell umsetzbaren Fassung vorzuziehen.

## 2. Hinweise zur Elektromobilität

Die schnellstmögliche Umsetzung der Vereinfachungen für den Einbau von Ladeinfrastruktur im Gebäudebereich ist essentiell für den vollständigen Durchbruch der Elektromobilität als ein wichtiges Element zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung im Verkehrssektor. Private Fahrzeughalter wohnen zu rund 58 Prozent zur Miete, 14 Prozent sind Wohnungseigentümer. Damit machen Wohnungseigentümer- und Mietergemeinschaften einen hohen Anteil der privaten Fahrzeughalter aus. Diese Potenziale werden noch ergänzt durch die Halter von Dienstwagen, die in Miet- oder Eigentumswohnungen leben. Gleichzeitig bestehen gerade für diese Gruppen große Hürden beim Aufbau von Ladeinfrastruktur auf Wohnungsgrundstücken. Basierend auf der Erfahrung, dass auch zukünftig ca. 80 Prozent der Ladevorgänge zu Hause bzw. beim Ar-

beitgeber erfolgen, wird deutlich, dass erhebliche Fortschritte in Deutschland kaum möglich sind, solange Wohnungseigentümer und Mieter weiterhin nur in Ausnahmefällen Genehmigungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur erhalten. Der gesicherte Zugang zu Lademöglichkeiten ist die wichtigste Grundvoraussetzung für den Kauf eines Elektrofahrzeugs im Vergleich zu gängigen Verbrennungsfahrzeugen. Ausdruck der wachsenden Nachfrage nach privater Ladeinfrastruktur ist, dass den BDEW regelmäßig Anfragen und Bitten um Unterstützung mitunter von Privatpersonen erreichen, die mit entsprechenden Anliegen gegenüber den Miteigentümern scheitern.

Das BMJV hat nun mit seinem Referentenentwurf zur Überarbeitung des WEG und einer entsprechenden Anpassung des BGB den Genehmigungsprozess zur Errichtung von Ladeinfrastruktur für Wohnungseigentümer und Mieter deutlich vereinfacht. Es soll nun grundsätzlich eine Mehrheitsentscheidung ausreichen, um entsprechende Vorhaben umzusetzen. Eigentümern und Mietern soll ein Anspruch gegenüber der Eigentümergemeinschaft bzw. dem Vermieter zustehen, auf eigene Kosten eine Ladeinfrastruktur errichten zu lassen. Ausnahmen dieser Regelungen bestehen nur, wenn der Ausbau gravierende Änderungen der Wohnanlage nach sich zieht oder andere Eigentümer oder Mieter übermäßig benachteiligt würden.

Der BDEW geht davon aus, dass insbesondere hinsichtlich einer möglichen notwendigen Verstärkung des Netzanschlusses die dadurch entstehenden Kosten als Folgekosten auch Kosten im Sinne des § 21 Abs. 3 RefE wären. Soweit die Ertüchtigung des Netzanschlusses allerdings die Anlage in einen zeitgemäßen Zustand versetzt, würde es sich nach dem Verständnis des BDEW um Kosten nach § 21 Abs. 2 RefE handeln, die grundsätzlich einer anderen Kostenteilung durch die Eigentümer unterliegen. Solche Kosten hätte entsprechend § 21 Abs. 2 RefE nicht nur der Eigentümer zu tragen, der beispielsweise einen Ladepunkt errichten möchte, sondern sie wären durch alle Wohnungseigentümer zu tragen und zu teilen. Gerade bei älteren Gebäuden könnte die Frage der Aufteilung der Kosten zu Streit führen und sollte daher entweder im Gesetzestext selbst oder zumindest in der Begründung ausdrücklich klargestellt werden. Sollte darüber hinaus eine Ertüchtigung des Anschlusses notwendig sein, für die der oder die die bauliche Veränderung fordernden Wohnungseigentümer zahlen, kann die Nutzung hierfür entsprechend den bereits vorgesehenen Regelungen auch nur diesen Eigentümern zustehen. Soweit eine physische Trennung nicht möglich ist, sollte der Gesetzesentwurf auch dazu eine Regelung treffen und die Eigentümer verpflichten, die zu Unrecht gezogenen Nutzungen angemessen zu vergüten. Darüber hinaus sollte auch klargestellt werden, dass neben dem Ladepunkt auch ein Stromspeicher dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen kann.

**BDEW:**

- begrüßt den Referentenentwurf in der vorliegenden Form,
- plädiert für zeitnahe Umsetzung vor der Sommerpause 2020,
- schlägt vor, die Absätze 1 und 3 von § 21 des RefE jeweils durch den folgenden Satz klarstellend zu ergänzen:

*„Kosten, die durch eine bauliche Veränderung nach Satz 1 verursacht werden, die auch zu einer baulichen Veränderung nach Absatz 2 führt, werden entsprechend Absatz 2 auf die Wohnungseigentümer aufgeteilt, soweit sie zu einer Anpassung an eine nach Art, Alter und Lage vergleichbare Anlage dienen oder deren Kosten sich innerhalb eines angemessenen Zeitraums amortisieren.“ und*

- schlägt vor, § 21 Abs. 4 RefE wie folgt durch einen neuen Satz 2 klarstellend zu ergänzen:

*„Wohnungseigentümer nach Satz 1 sind verpflichtet einen angemessenen Ausgleich zu leisten, soweit sie Nutzungen ziehen, obwohl sie dazu nicht berechtigt sind.“*

### **3. Stärkung der energetischen Sanierung und der Errichtung von PV-Dachanlagen**

Vor dem Hintergrund der ambitionierten Klimaziele der Bundesregierung, denen auch die Privilegierung der Einrichtung von Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Fahrzeuge Rechnung trägt, sollte auch die energetische Ertüchtigung des Gebäudes vorangetrieben werden. Dies gilt insbesondere für die Modernisierung und energetische Optimierung der Wärmeversorgung eines Gebäudes, soweit sie – was die Regel ist – die Eigenart der Wohnanlage nicht verändert. Hier stellt der Referentenentwurf bereits einen Schritt in die richtige Richtung dar, da er generell Baumaßnahmen nicht mehr von einem einstimmigen Beschluss abhängig macht. Entsprechendes gilt auch für die Errichtung von PV-Dachanlagen. Um Unsicherheiten zu vermeiden, sollten die energetische Sanierung wie die Modernisierung und Effizienzsteigerung der Wärmeversorgung in der Begründung ausdrücklich als Maßnahmen aufgeführt werden, die im Sinne des WEG die Wohnanlage nicht grundlegend umgestalten, soweit sie für die überstimmten Eigentümer nicht zu Mehrkosten oder unbilliger Benachteiligung einzelner Eigentümer oder Mieter führen. Gleiches gilt für die Verpachtung von Gemeinschaftsflächen (z. B. Dachflächen) durch die Eigentümergemeinschaft für die Errichtung von PV-Dachanlagen. Auch hier sollte ein Mehrheitsbeschluss möglich und unter den genannten Bedingungen durchsetzbar sein.

#### **BDEW:**

- sieht den Referentenentwurf in der vorliegenden Form als einen Schritt in die richtige Richtung an und
- setzt sich für eine beispielhafte ausdrückliche Erwähnung von energetischer Gebäudesanierung und Errichtung von PV-Dachanlagen in der Gesetzesbegründung ein.

### **4. Zeitnahe Umsetzung unverzichtbar – falls nötig „kleine“ Reform umsetzen**

Da die gegenwärtige Rechtslage im Wohnungseigentumsrecht und im Mietrecht die Ausstattung privater Kfz-Stellplätze mit Ladestationen behindert und eine einfache Errichtung privater Ladeinfrastruktur mitentscheidend für die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs ist, kommt es nun maßgeblich darauf an, dass die rechtlichen Hürden für den Einbau von privater Ladeinfrastruktur im Miet- und Wohnungseigentumsrecht schnellstmöglich abgebaut werden. Immer

wieder erreichen den BDEW Anfragen und die Bitte um Unterstützung nicht nur von Mitgliedern, sondern zunehmend auch von Privatpersonen, die von gescheiterten Versuchen berichten, private Ladeinfrastruktur zu errichten.

Daher plädiert der BDEW dafür, die Erleichterungen nach über vier Jahren der Diskussion, zwei Gesetzesvorschlägen des Bundesrates und eines einstimmigen positiven Beschlusses des Petitionsausschusses des Bundestages zur Förderung der Elektromobilität so schnell wie möglich umzusetzen. Sollte dies mit der vorliegenden umfassenden Novelle nicht möglich sein, sollte der Gesetzgeber auf den vorliegenden und schnell umzusetzenden Gesetzesentwurf des Bundesrates vom 11. Oktober 2019 für eine sinnvolle „kleine“ Reform des Miet- und Wohnungseigentumsrechts zurückgreifen. Dabei wäre vorteilhaft, dass der Fokus einer „kleinen Lösung“ auf der seit Jahren unumstrittenen Förderung der Elektromobilität liegt. Dies verspräche einen zügigen Gesetzgebungsprozess. Mit Nachdruck appelliert der BDEW an die zuständigen Ministerien und den Bundestag:

Sollte sich eine große Reform in der nun vorgeschlagenen und vom BDEW begrüßten Fassung nicht vor der Sommerpause des Jahres 2020 abschließen lassen, greift der Gesetzgeber zur Förderung der Elektromobilität auf den vorliegenden Gesetzesentwurf des Bundesrates vom 11. Oktober 2019 zurück, um für den Abbau der rechtlichen Hürden für die private Ladeinfrastruktur endlich den Weg zu ebnen.

**BDEW:**

- plädiert dafür, Erleichterungen für die Elektromobilität vorzuziehen und
- auf die vom Bundesrat am 11. Oktober 2019 vorgeschlagene „kleine Lösung“ zurückzugreifen.