

WEMoG und Elektromobilität

Grundsätzlich sind alle interessierten Wohnungseigentümer gleich zu behandeln, ungeachtet der Tatsache, wie lange sie das gemeinschaftliche Eigentum schon gebrauchen.

Es ist deshalb nicht zulässig, den Anspruch aus §20 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 mit Blick auf beschränkte Kapazitäten etwa der gemeinschaftlichen Elektroinstallationen abzulehnen.

Entweder teilen sich in einem solchen Fall alle an der Nutzung interessierten Wohnungseigentümer die beschränkten Kapazitäten der bestehenden Elektroinstallationen oder sie rüsten diese gemeinsam auf (zum Beispiel durch die Installation eines Lastmanagementsystems oder die Erweiterung der Hausanschlussleistung) und tragen die dafür notwendigen Kosten gemeinsam (vgl. §21 Absatz 1 Satz 1 WEMoG); der Anspruch auf Aufrüstung ergibt sich wiederum aus §20 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2.

Die Nutzung und Kostenbeteiligung durch später hinzutretende Wohnungseigentümer in diesem Fall regelt §21 Absatz 4 WEMoG.

Möglichkeit 1: Jeder für sich!

§21 Absatz 4 ermöglicht es im Zusammenspiel mit §21 Absatz 1 zugleich, die Probleme sachgerecht zu lösen, die dadurch entstehen, dass bauliche Veränderungen **zeitlich gestaffelt** durch **unterschiedlich viele Wohnungseigentümer genutzt** werden.

So kann es etwa bei der Errichtung von Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Fahrzeuge vorkommen, dass **die bestehende Kapazität der im gemeinschaftlichen Eigentum stehenden Elektroinstallationen die Errichtung einer bestimmten Zahl von Ladevorrichtungen mit geringem finanziellen Aufwand ermöglicht (zum Beispiel weil lediglich Leitungen verlegt und sogenannte Wallboxen angebracht werden müssen).**

Sobald diese **Schwelle** aber erreicht ist, kann die sachgerechte Nutzung einer weiteren Ladevorrichtung **mit erheblichen Kosten verbunden** sein, weil eine **grundlegende Aufrüstung** notwendig wird (zum Beispiel die Installation eines Lastmanagementsystems oder die Erweiterung der Hausanschlussleistung).

Sobald die Aufrüstung erfolgt ist, ist die Errichtung einer bestimmten Zahl weiterer Ladevorrichtungen wiederum kostengünstig möglich, bis die Kapazitätsgrenze erneut erreicht ist, und so weiter.

§21 Absätze 1 und 4 stellen sicher, dass die Kosten in derartigen Fällen **angemessen auf alle betroffenen Wohnungseigentümer** verteilt werden: Die Kosten der Aufrüstung hat zunächst nach §21 Absatz 1 die Gruppe der Wohnungseigentümer zu tragen, die diese Maßnahme verlangt. Diese Gruppe besteht neben dem **Wohnungseigentümer, der die Schwelle überschreitet, aus allen Wohnungseigentümern, die ihre Ladevorrichtung weaternutzen möchten** und deshalb gemeinsam mit diesem die Aufrüstung verlangen (vergleiche auch die Begründung zu §20 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2).

Alle später hinzutretenden Wohnungseigentümer haben zwar einen Anspruch darauf, das verbesserte Gemeinschaftseigentum nutzen zu dürfen (§21 Absatz 4 Satz 1), müssen sich aber zugleich an den Kosten der Verbesserung beteiligen (§21 Absatz 4 Satz 2)

Elektromobilität und Tiefgarage Gruppe der nutzenden Eigentümer

Beispiel:

Platz 1: ohne Problem möglich	2.000 €
Platz 2: Verstärkung Hausanschluss	5.000 €
<u>Platz 3: Ertüchtigung Mittelspannungsstation</u>	<u>20.000 €</u>
Platz 1 – 3: Gesamtkosten	27.000 €

Das bedeutet je Nutzer **jeweils 9.000 €** (27.000 € / 3) **Platz 1 zahlt 7.000 €, Platz 2 zahlt 4.000 € an ET Platz 3.**

Platz 4: Technisch nicht machbar ohne Lademanagement x€ **Neue Berechnung!**

Möglichkeit 2: Gemeinsam als Eigentümergemeinschaft!

1. Bestandsaufnahme (Thematisierung im Vorfeld)
=> Abfrage nach Interessenten bzw. Käufern von E-Autos (Beirat, ETV, ET/Mieter)
2. Beschlussfassung (ETV)
=> zur Erstellung einer Machbarkeitsprüfung, Rücksprache mit Versicherung
3. Beauftragung
=> eines Fachunternehmens der E-Mobilität mit einer qualifizierten Studie
4. Erstellung Machbarkeitsstudie
=> Zusammenstellung der Gebäude-, Versorgungs- und Elektroinstallationspläne, Erfassung der Stromlast, Planung der Installationsleistungen, Ermittlung der Kosten
5. Vorabinformation
=> an die Interessenten, E-Auto-Besitzer und Beiräte
6. Präsentation und Diskussion der Studienergebnisse auf der Versammlung
=> ggf. zusammen mit Ersteller der Studie
7. Entscheidung Kauf- oder Betreibermodell
=> Empfehlung zum Aufbau, Betrieb und Abrechnung durch einen Ladesäulenbetreiber

Ihre HVMS Verwaltung GmbH
(Stand 15.02.2021)