

VDIV-Beschlussvorlagen und Handlungsempfehlungen zur

# E-Mobilität nach der WEG-Reform

herausgegeben vom Verband der Immobilienverwalter Deutschland e. V. (VDIV Deutschland) und seinen Landesverbänden

April 2021 · [www.vdiv.de](http://www.vdiv.de)



# E-Mobilität nach der WEG-Reform

herausgegeben vom Verband der Immobilienverwalter Deutschland e.V. (VDIV Deutschland) und seinen Landesverbänden

Die Elektromobilität ist in Deutschland auf dem Vormarsch, und Immobilienverwaltungen müssen sich intensiv mit dem komplexen und vielschichtigen Thema Ladeinfrastruktur auseinandersetzen. Dies hat der Verband der Immobilienverwalter Deutschland e. V. zum Anlass genommen, eine spezialisierte Handlungsempfehlung herauszugeben, die das Thema aus rechtlicher sowie kaufmännisch-technischer Sicht beleuchtet. Zudem enthält sie umfangreiche Vorlagen für entsprechende Beschlussfassungen einschließlich Regelungen zu Kostentragung und Nutzungsrechten.

---

**Verband der Immobilienverwalter Deutschland e. V.**

Leipziger Platz 9 · 10117 Berlin · office@vdiv.de · www.vdiv.de

© VDIV Deutschland, April 2021

Die „VDIV-Beschlussvorlagen und Handlungsempfehlungen zur E-Mobilität nach der WEG-Reform“ können zum Verkaufspreis von 49,00 Euro (zzgl. gesetzlicher Umsatzsteuer) erworben werden. Den Mitgliedern der VDIV-Landesverbände steht die Publikation kostenfrei zur Verfügung.

# Inhalt

<b>A. Einführung</b>	<b>4</b>
<b>B. E-Mobilität in Immobilien – der Leitfaden</b>	<b>5</b>
I. Die wichtigsten Gesetze und Fördermittel im Überblick	7
II. Erfolgsfaktoren beim Aufbau der Ladeinfrastruktur	8
III. Mögliche Rollen der Immobilienverwaltung	11
IV. Elektronischer Aufbau der Ladelösung	12
V. Checkliste – Schritt für Schritt zur richtigen Ladelösung	13
<b>C. Rechtliche Fragen bei der Umsetzung im Überblick</b>	<b>15</b>
I. Das WEMoG und die Elektromobilität	15
II. Die Elektromobilität und das WEG	16
III. Brandschutz und Versicherungsschutz	19
IV. Auswirkungen des GEIG	20
V. FAQs	21
VI. Beschlussfassung	26
1. (Bloße) Gestattung der Einrichtung durch einen Bauwilligen	26
2. Einrichtung von Ladeinfrastruktur zu Gunsten eines oder mehrerer Eigentümer durch die Wohnungseigentümergeinschaft	27
3. Anpassungsregelung nach § 21 Abs. 4 WEG	28

## A. Einführung

Nachdem die Elektromobilität in Deutschland geraume Zeit nur langsam Fahrt aufnahm, hat sie sich mittlerweile zu einem gesellschaftlichen Trend entwickelt. Diverse Förderprogramme, um den Erwerb eines Stromers attraktiver zu gestalten und den Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur zu forcieren, zeigen Erfolg und lassen die Zulassungszahlen für Pkw mit reinem Elektroantrieb sowie für Plug-in-Hybridfahrzeuge deutlich ansteigen.

Es ist daher nur eine Frage der Zeit, bis sich Immobilienverwalter\* mit dem Tagesordnungspunkt „Einbau von Ladeinfrastruktur“ aktiv auseinandersetzen müssen. Dabei geht es zum einen um die rechtliche Bewältigung einschließlich der Neuerungen, die die Reform des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG) und das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) mit sich bringen. Zum anderen – und das ist oft tatsächlich noch schwieriger – ist die technisch-kaufmännische und planerische Seite zu beachten. Hier ist ein gewisses Grundverständnis der Materie unverzichtbar, um mit Wohnungseigentümern und ausführenden Firmen auf Augenhöhe zu kommunizieren.

Da die E-Mobilität und insbesondere der Ausbau der dafür erforderlichen Ladeinfrastruktur für viele Verwaltungen Neuland sind, bringen sie dementsprechend zahlreiche Fragen und Herausforderungen mit sich. Eine fundierte Vorbereitung ist somit unverzichtbar. Aus diesem Grund widmet der VDIV Deutschland diesem komplexen Themengebiet nun eine eigene Handlungsempfehlung, die Immobilienverwaltungen bundesweit wertvolle Hilfestellung bietet.

Unsere neue Publikation erläutert die wichtigsten technischen Aspekte und bietet einen Überblick über das umfangreiche Thema einschließlich Fördermöglichkeiten. Zudem beantwortet sie zahlreiche Fragen, die sich mit der Elektrifizierung von Stellplätzen in Wohnungseigentumsanlagen und dem Versicherungssowie Brandschutz ergeben, und gibt Immobilienverwaltungen für entsprechende Beschlussfassungen verschiedene Muster an die Hand. So ergänzt diese Handlungsempfehlung die im Februar veröffentlichte Publikation „Neue Beschlüsse nach der WEG-Reform 2020“. Zusammen mit dem im Zuge der WEG-Reform umfassend überarbeiteten Mustervertrag für die Wohnungseigentumsverwaltung sowie den jüngst ebenfalls angepassten Musterverträgen für die Miet- und Sondereigentumsverwaltung sind Immobilienverwaltungen so für ihre tägliche Praxis umfassend aktuell aufgestellt.

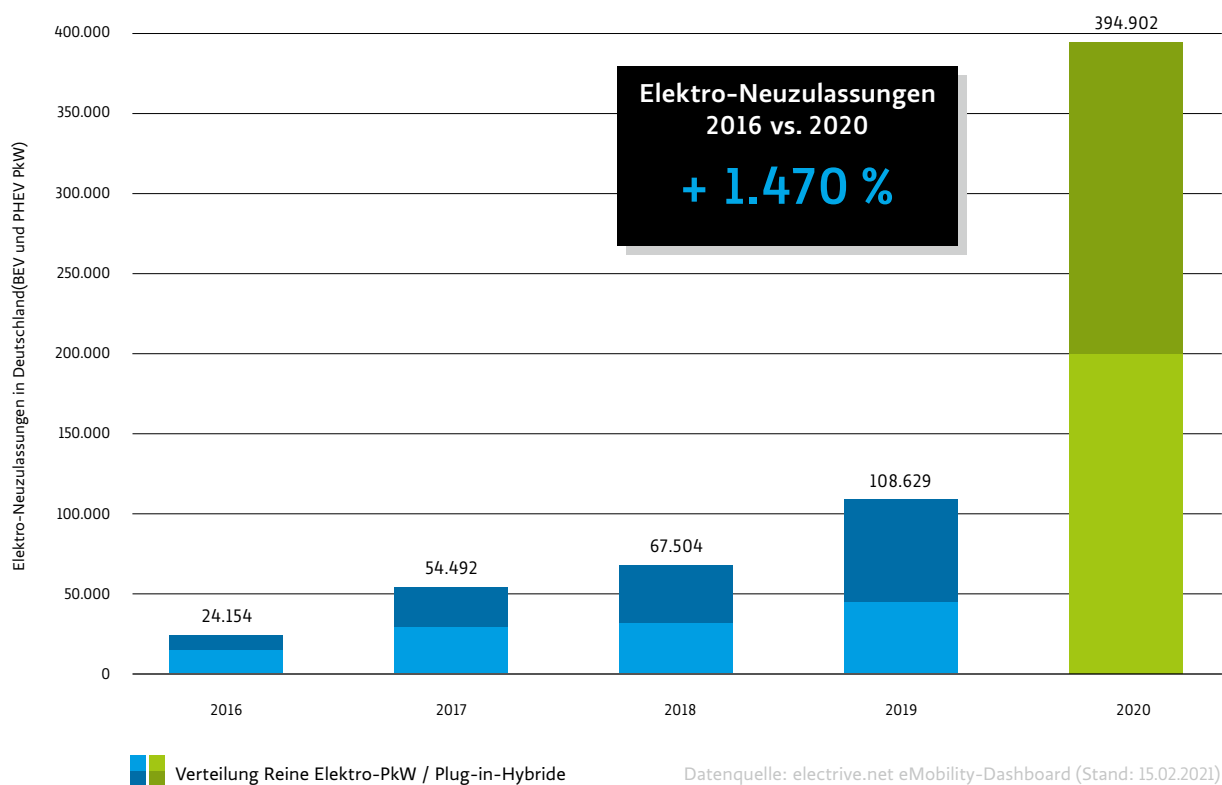
---

\* Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher, weiblicher und intersexueller Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

## B. E-Mobilität in Immobilien – der Leitfaden

Mit der Elektromobilität stehen nicht nur der Automobilbranche Jahre des Wandels ins Haus. Auch die Immobilienwirtschaft muss sich auf die neue Art der Mobilität einstellen und – so fordert es der Gesetzgeber – bei Neubauten und umfassenden Renovierungen auch Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge berücksichtigen. Eine Aufgabe, die zunächst sicherlich mit Mehraufwand verbunden ist, sich langfristig jedoch auf mehreren Ebenen auszahlt. Insbesondere eine gute Planung ist hier entscheidend, um eine nachhaltige Lösung zu realisieren, denn das Thema Elektromobilität wird zukünftig in Immobilien nicht mehr wegzudenken sein.

Ein Blick auf die Entwicklung der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen macht die zunehmende Relevanz der Antriebswende deutlich. 2020 wurden in Deutschland ca. 400.000 Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb (PHEV und BEV) zugelassen. Innerhalb eines Jahres stieg der Anteil an den Neuzulassungen von drei auf 14 Prozent. Ähnlich verhält es sich mit den europäischen Neuzulassungen. Insgesamt sind ca. 200 Elektroautomodelle am Markt, und bis 2025 sollen es über 300 sein. Insbesondere seit der Einführung einer umfassenden Förderung der Elektromobilität – die noch bis 2025 läuft – und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur stehen die Zeichen auf Wachstum.



### Immobilien als Schlüssel zur Mobilitätswende

Diese Entwicklung bringt auch neue Herausforderungen mit sich, denn selbstverständlich müssen alle Elektrofahrzeuge auch geladen werden. Der Großteil der Ladevorgänge wird aber nicht öffentlich am Straßenrand stattfinden, sondern am Arbeitsplatz oder zu Hause. So geht die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) davon aus, dass in den ersten Jahren 85 Prozent der Ladevorgänge im privaten Umfeld und nur 15 Prozent im öffentlichen Raum stattfinden. Der flächendeckende Ausbau von Ladeinfrastruktur in Immobilien ist deshalb für den Erfolg der Elektromobilität entscheidend.

## EU schafft wichtige Gesetzesgrundlage

Die Europäische Union hat den Umstieg auf Elektromobilität für die Immobilienwirtschaft bereits gesetzlich vorgezeichnet: Die EU-Richtlinie 2018/844 etwa schreibt bei Neubauten und umfassenden Renovierungen von Gebäuden verbindliche Quoten für Ladepunkte vor. Je nachdem, um welchen Gebäudetyp es sich handelt, gelten für Stellplätze in Tiefgaragen und Außenbereichen abweichende Regelungen.

## Bund gibt Rückenwind

Auch die Bundesregierung hat bereits mehrere Gesetze zur Förderung der Elektromobilität auf den Weg gebracht: Der im Herbst 2019 beschlossene „Masterplan Ladeinfrastruktur“ etwa sieht vor, dass die Zahl der öffentlichen Ladepunkte bis 2030 von derzeit gut 20.000 auf eine Million steigen soll. Das Laden zu Hause soll nach Wunsch der Bundesregierung sogar künftig jedem möglich sein: Die am 1. Dezember 2020 in Kraft getretene Reform des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG) räumt nun jedem Wohnungseigentümer und Mieter einen Rechtsanspruch auf Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ein. Dabei sind individuelle Lösungen möglich – aber nur eine ganzheitliches und intelligentes Ladekonzept ist wirklich effizient und zukunftsorientiert.

## Nachhaltige Investition

Der Umstieg auf Elektroautos ist politisch beschlossen, die Fahrzeugmodelle der Hersteller werden immer vielfältiger und günstiger, und die Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung nimmt zu. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass eine installierte Ladeinfrastruktur zur Steigerung des Objektwerts beiträgt. Die anfänglichen Investitionskosten für E-Ladelösungen können sich dadurch schnell amortisieren.



## Eigentümer vertrauen auf Sie. Vertrauen Sie uns.

VDIV – Spitzenverband und Sprachrohr der Branche

**Bei uns stehen allein Sie und Ihre Interessen  
im Mittelpunkt!**

Werden Sie jetzt Mitglied im Berufsverband für Haus- und Immobilienverwalter und sichern Sie sich zahlreiche Wettbewerbsvorteile, einen Informationsvorsprung bei allen relevanten Verwaltungsthemen und ein umfassendes Fortbildungsprogramm.

**Eine Mitgliedschaft, die sich lohnt!**

[www.vdiv.de](http://www.vdiv.de)





## I. Die wichtigsten Gesetze und Fördermittel im Überblick

Gesetz zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften

### **Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG)**

- Vereinfacht Umsetzung von privater Ladeinfrastruktur in Wohngebäuden
- Wohnungseigentümer und Mieter haben grundsätzlich einen Anspruch darauf, dass Installation einer Lademöglichkeit für E-Mobile gestattet wird
- Zur Installation von Ladeinfrastruktur wird nicht länger die Zustimmung aller Eigentümer benötigt
- Entstehende Kosten sollen von begünstigten Mietern und Eigentümern getragen werden

Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität

### **Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)**

Umsetzung der EU-Gebäude-Energieeffizienzrichtlinie (EPBD) 2018/844 in nationales Recht (GEIG hat Bundestag und Bundesrat bereits passiert und tritt am Tag nach der Verkündung im Bundesgesetzblatt in Kraft)

- Neubau von Wohngebäuden: Bei mehr als fünf Stellplätzen müssen alle Stellplätze mit Leerrohren ausgestattet werden, um einfache Nachrüstung von Ladestationen zu ermöglichen
- Größere Renovierung von Wohngebäuden: Bei mehr als zehn Stellplätzen müssen alle Stellplätze mit Leerrohren ausgestattet werden
- Neubau von Nicht-Wohngebäuden: Bei mehr als sechs Stellplätzen muss jeder dritte Stellplatz mit Leerrohren ausgestattet und mindestens ein Ladepunkt errichtet werden
- Größere Renovierung von Nicht-Wohngebäuden: Bei mehr als zehn Stellplätzen muss jeder fünfte Stellplatz mit Leerrohren ausgestattet und mindestens ein Ladepunkt errichtet werden
- Bestehende Nicht-Wohngebäude: Bei mehr als 20 Stellplätzen muss ab 2025 mindestens ein Ladepunkt errichtet werden. Ladepunkte können bei mehreren Nichtwohngebäuden an einer Stelle gebündelt werden
- Es muss auch Raum für einen zusätzlichen Zählerplatz für Elektromobilität und den Einbau intelligenter Messsysteme für ein Lademanagement geschaffen werden

### **KfW-Zuschuss 440 „Ladestationen für Elektroautos“**

Neue Förderung seit November 2020 speziell für das private Laden an Stellplätzen von Wohngebäuden

- Pauschaler Zuschuss von 900 Euro auf Kaufpreis und Installation einer neuen Ladestation mit 11 kW Ladeleistung und intelligenter Steuerung
- Vorausgesetzt wird der Betrieb der Ladeinfrastruktur mit Strom aus erneuerbaren Energien
- Förderantrag muss vor dem Kauf der Ladestation bewilligt werden
- Programm richtet sich an Eigentümer, Wohnungseigentumsgemeinschaften, Mieter und Vermieter

Darüber hinaus haben viele Bundesländer lokale Förderprogramme aufgelegt.

## II. Erfolgsfaktoren beim Aufbau der Ladeinfrastruktur

Beim Aufbau von Ladeinfrastruktur ist gute Planung entscheidend. Denn das Laden von Elektrofahrzeugen wird in Zukunft integraler Bestandteil der gesamten Energielandschaft des Gebäudes sein. Deshalb beeinflussen Standortbedingungen der Immobilie ebenso wie individuelle Anforderungen und komplexe Wechselbeziehungen der relevanten Stakeholder – vom Gesetzgeber über den Netzbetreiber bis zu den Nutzern – die Umsetzung der Elektromobilitätsstrategie.

Eine Ladelösung zu errichten bedeutet somit weitaus mehr, als einige Wallboxen an die Wand zu schrauben und zu verkabeln. Nur wenn das Laden in seiner Gesamtheit betrachtet wird, können Investitionskosten sinnvoll eingesetzt und ein effizienter Aufbau sichergestellt werden. Wichtige Fragen sollten deshalb schon am Anfang an klar beantwortet werden:

- Wie viele Stellplätze sollen elektrifiziert werden?
- Sind zukünftige (Funktions-)Erweiterungen der Ladeinfrastruktur vorgesehen?
- Welche Ladeleistungen werden benötigt?
- Reicht der vorhandene Netzanschluss zum Laden?
- Welches Lade- und Energiemanagement/Lastmanagement wird benötigt?
- Kann eine Verwaltung die Ladelösung betreiben?
- Wie werden Ladevorgänge abgerechnet?

### Das Ökosystem Laden

Die Erfolgsfaktoren für das Ökosystem Laden lassen sich wie folgt darstellen:





## Informationen

Laden ist nicht gleich Tanken. Folglich steht am Anfang des Projekts das Einholen grundlegender Informationen über das Laden von Elektroautos. Bei größeren Projekten, für die insbesondere auch die weitere Skalierbarkeit eine entscheidende Rolle spielt, sollten Sie Experten heranziehen. Eine gute Möglichkeit, um Transparenz über den Projektumfang und die zu erwartenden Kosten zu schaffen, ist die Planung durch einen Elektroplaner.

## Verträge und Regularien

Auch der bürokratische Aufwand darf nicht unterschätzt werden. Es erfordert Sorgfalt, die sich stetig verändernden gesetzlichen Anforderungen in all ihren Details auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Es müssen Genehmigungen eingeholt und Abstimmungen nicht nur mit Eigentümern und Mietern, sondern auch mit Dienstleistern, Behörden und Netzbetreibern getroffen werden. Ebenso sollten Sie die Beantragung von Fördermitteln passend terminieren, damit einerseits genügend Zeit für die Förderzusage bleibt und andererseits auch die Umsetzung innerhalb der gesetzlichen Frist durchführbar ist. Bestimmte Regularien betreffen die Ladeinfrastruktur direkt und müssen erfüllt werden, um den Garantie- und Versicherungsschutz zu gewährleisten. Dazu zählen z. B. das Einhalten von gesetzlichen Vorgaben, Brandschutzanforderungen oder die Meldepflicht bei der Bundesnetzagentur.

## Netzanschluss

Der Netzanschluss verbindet das Elektrizitätsnetz mit der Immobilie, über ihn wird der gesamte Strom für das Gebäude bezogen – es sei denn, ein Teil des Stroms wird selbst erzeugt. Eine ausreichende Anschlussleistung ist wichtig für das zuverlässige Laden der Fahrzeuge. Ob der Netzanschluss für das Laden von Elektrofahrzeugen reicht, hängt hauptsächlich von der Zahl zeitgleicher Ladevorgänge (Gleichzeitigkeitsfaktor) und der Ladeleistung ab. Ein Lade- und Energiemanagement, auch Lastmanagement genannt, kann dabei den Netzanschluss optimal ausnutzen. Dadurch kann ein aufwändiger und teilweise sogar unmöglicher Ausbau des Netzanschlusses vermieden und viel Geld gespart werden.

## Lade- und Energiemanagement/Lastmanagement

Wenn mehrere Elektroautos in oder an einem Gebäude laden sollen, wird ein Lade- und Energiemanagementsystem von Elektroverbänden in den Technischen Anschlussbedingungen empfohlen. Ab einer Gesamtleistung von 12 kVA (entspricht einer Wallbox größer 11 kW) ist es sogar gesetzlich vorgeschrieben. Mit einem solchen System wird die verfügbare Ladeleistung unter Berücksichtigung der gesamten Gebäudelast optimal auf alle zu ladenden Elektroautos verteilt. Auf diese Weise wird der Netzanschluss nicht überlastet und Leistungsspitzen können zusammen mit Investitions- und Betriebskosten reduziert werden.

Ein intelligentes Lade- und Energiemanagement verringert Kosten um 30 bis 70 Prozent gegenüber einem ungeplanten Ausbau ohne automatisierte Steuerung der Ladevorgänge und ermöglicht auch die unkomplizierte Erweiterung in der Zukunft.

## Installation

Für die Installation muss ein Elektrofachbetrieb beauftragt werden. Es müssen etwa die passenden Kabel mit der richtigen Länge am richtigen Ort installiert sowie alltagstaugliche Ladeleistungen bereitgestellt werden, damit jedes E-Auto-Modell zuverlässig und sicher geladen werden kann. Auch der konkrete Standort der Ladeplätze will mit Bedacht ausgewählt werden, damit das Ladeerlebnis für die Nutzer möglichst

bequem und komfortabel ausfällt. Weil jeder Standort individuell ist, ist ein Vor-Ort-Termin mit dem Installateur unabdingbar, um die Kosten für die Installation einschätzen zu können. Planen mehrere Eigentümer den Aufbau von Ladepunkten, ist die gemeinsame Installation sinnvoll, um Kosten einzusparen. Umfangreiche Informationen finden sie im **Technischen Leitfaden Ladeinfrastruktur Elektromobilität** des VDE.

## Abrechnung

Damit der im Rahmen des Ladevorgangs genutzte Strom mit Eigentümern und Mietern abgerechnet werden kann, sollten die Ladestationen eichrechtskonform sein und mit einer Backend-Software verbunden werden können. Es stehen verschiedene Modelle zur Auswahl, um den Ladestrom bequem abzurechnen – üblicherweise über die Nebenkosten oder automatisiert durch einen Dienstleister. Dabei kann auch vor Ort erzeugter Strom berücksichtigt werden. Gegebenenfalls kann ein Ladepunkt zusätzlich für Gäste öffentlich zugänglich gemacht werden. Wichtig: Ladevorgänge abzurechnen ist gewerbesteuerpflichtig.

## Zukunftssicherheit

Auch wenn zunächst nur ein Teil der Stellplätze elektrisiert werden soll, sollte die Ladeinfrastruktur mitwachsen können. Leerrohre, Verkabelungen oder ein Lade- und Energiemanagement/Lastmanagement sollten von Anfang an so konzipiert sein, dass weitere Ladestationen ohne großen Aufwand und insbesondere ohne Netzausbau nachträglich installiert werden können.

### Tipp

Vermeiden Sie Lösungen, die Sie an einen Hersteller für Ladeinfrastruktur binden. Achten Sie besonders auf die Einhaltung offener Kommunikationsstandards wie das Open Charge Point Protocol (OCPP) – der gemeinsamen Sprache zwischen Ladestationen und Lade- und Energiemanagementsystemen. Letzteres ist auch häufig eine zwingende Voraussetzung, um Fördermittel zu nutzen.

## Strombezug

Ein gemeinsamer Elektromobilitäts-Stromzähler (EVU-Zähler) ist eine wichtige Voraussetzung, um langfristig von den Potenzialen der Elektromobilität zu profitieren. Ein intelligentes Lade- und Energiemanagement ist dabei schon heute auf zukünftige Funktionen vorbereitet, wie Stromtarife für Elektrofahrzeuge oder Vergünstigungen durch den Netzbetreiber (§ 14a Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)).

Das ist besonders relevant, wenn beispielsweise Ökostrom für das Laden bezogen werden muss, um gewisse Förderrichtlinien zu erfüllen. Bei Vorhandensein einer PV- oder BHKW-Anlage kann die Ladelösung mit eigenem Mieterstrom versorgt werden.



Eine weitere – meist sehr teure – Möglichkeit kann darin bestehen, einen eigenen Netzanschluss für das Laden bereitzustellen. Dies sollte in Erwägung gezogen werden, wenn an dem bestehenden Netzanschluss keine zusätzliche Anschlussleistung bereitgestellt werden kann oder in Zukunft viele weitere Ladepunkte geplant sind.

### III. Mögliche Rollen der Immobilienverwaltung

Generell stehen Immobilienverwaltungen beim Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur zwei Optionen offen: Das vollständige Auslagern an einen externen Full-Service-Anbieter oder der Betrieb durch die Verwaltung selbst. Selbstverständlich gibt es kompetente E-Mobility-Lösungsanbieter und Werkzeuge, die Sie dabei unterstützen, die Ladelösung selbst zu betreiben. Jede Rolle bietet Vor- und Nachteile.



#### Auslagern an Full-Service-Dienstleister

Bei der ganzheitlichen Auslagerung an einen Full-Service-Anbieter bleibt der selbst zu erbringende Aufwand überschaubar, da sich der Anbieter eigenständig um den Aufbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur kümmert. Allerdings können Sie nur wenig Einfluss auf die Ausgestaltung der Ladelösung und kontinuierliche Erweiterung nehmen bzw. zusätzliche Erlöse aus diesen Services erzielen. Insbesondere langfristige Gestattungsverträge mit ausgelagerten Dienstleistern machen es schwer, zu einem späteren Zeitpunkt wieder selbst das Zepter in die Hand zu nehmen.

-  · Geringer Aufwand
- Fachliche Expertise und Professionalität
-  · Kein Einfluss auf zukünftige Entscheidungen
- Keine Erlöspotenziale
- Langfristige Bindung an Gestattungsverträge

#### Intern betreiben

Bei einer Integration der Ladelösung in die von Ihnen verwalteten Immobilie und Ihre Prozesse behalten Sie die Entscheidungsfreiheit, die Ladeinfrastruktur flexibel, herstellerneutral und modular an die wachsenden Anforderungen anzupassen. Sie profitieren in vollem Ausmaß von Einsparpotenzialen beim Aufbau und Betrieb der Ladelösung sowie von zusätzlichen Erlösen. Eine selbst installierte Ladeinfrastruktur steigert zudem nachhaltig den Wert der Immobilie.

-  · Integration in eigene Prozesse
- Individuelle Produktauswahl entsprechend der jeweiligen Bedürfnisse
- Flexible Anpassbarkeit der Services
- Wissens- und Kompetenzaufbau für die Zukunft
- Erlöspotenziale
-  · Initialaufwand höher (Know-how)
- Aufsetzen einmaliger Nutzungsverträge

Sollten Sie sich unsicher darüber sein, welche Rolle am besten für Sie geeignet ist, lassen Sie sich von einem Experten die bestmögliche Lösung für Ihre individuellen Bedürfnisse aufzeigen.

## IV. Elektrotechnischer Aufbau der Ladelösung

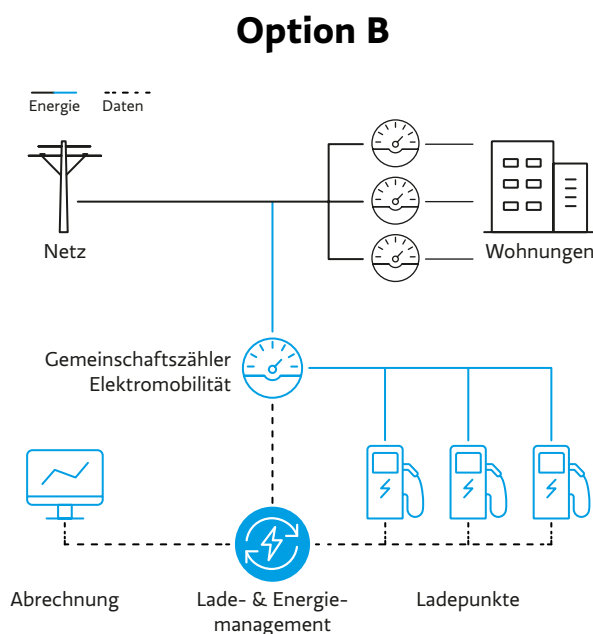
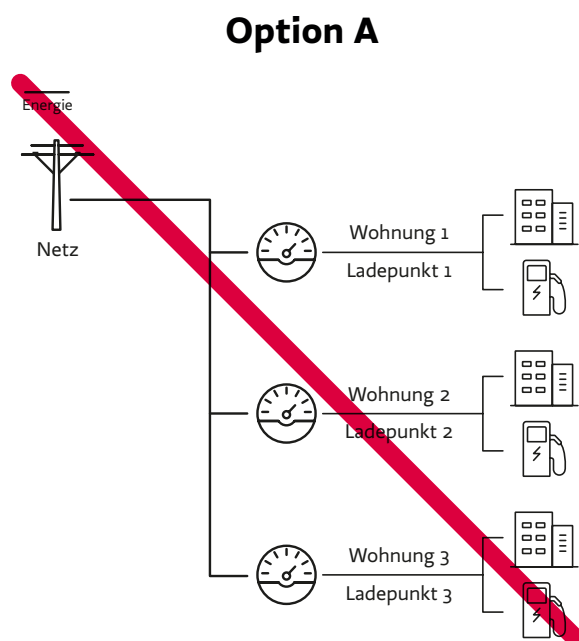
Die Verkabelung der Ladelösung spielt eine entscheidende Rolle bei Effizienz und Kosten. In der technischen Umsetzung ergeben sich zwei denkbare Optionen.

Die auf den ersten Blick naheliegende Option A, die Lademöglichkeit mit dem Stromzähler in der Wohnung zu koppeln, ist zwar grundsätzlich möglich, bringt jedoch signifikante Nachteile mit sich: Sie erfordert u. U. einen Austausch der Wohnungszähler, den Ausbau der Unterverteilungen und lange Kabelwege. Durch die Komplexität der Installation ist diese mit deutlich höheren Kosten verbunden. Zudem werden die Möglichkeiten zur Skalierung und zur Nutzung eines separaten günstigen Autostrom- oder netzdienlichen Hoch- und Niedrigtarifs eingeschränkt. Insbesondere jedoch kann die Leistungsanforderung der zu ladenden Fahrzeuge nicht über den gesamten Netzanschluss optimiert werden. Das erzwingt eher früher als später einen meist sehr teuren Netzausbau zu Lasten Ihrer Kunden bzw. Umbauten.

- Erhöhter Kosten- und Installationsaufwand: Meist größere Zähler für jede Wohnung und gegebenenfalls Unterverteilung erforderlich
- Ladelösung ab einem bestimmten Punkt schwer skalierbar

Optimal ist die Option B, die gesamte Ladeinfrastruktur von den Wohnungen abzukoppeln und schon direkt hinter dem Netzanschluss einen eigenen E-Mobilitätsabgang einzurichten. Dies ermöglicht den Einsatz eines intelligent steuerbaren Lade- und Energiemanagementsystems/Lastmanagement und ist maßgeblich für signifikante Kosteneinsparungen beim Aufbau und Betrieb. Der Ladestrom der Nutzer wird, obwohl getrennt von den jeweiligen Wohnungen, bei dieser Lösung centgenau und digital nach Verbrauch abgerechnet.

- Lösung intelligent über alle Ladestationen steuer- und optimierbar
- Deutlich geringere Folgekosten für Netzanschlussausbau und Netzentgelt
- Ladelösung skalierbar



## V. Checkliste – Schritt für Schritt zur richtigen Ladelösung

### Vorbereitung

- Einzelanfragen nach Ladestationen bündeln und eine gesamtheitliche und zukunftsfähige Lösung für alle Parteien anstreben
- Zustimmung der Entscheider zur Planung und Umsetzung einer Ladelösung sicherstellen
- Nach Möglichkeit Budget freigeben lassen
  - für Planung: 550 – ca. 5.000 EUR
  - idealerweise auch für die Umsetzung der Ladelösung: 4.000 – 7.800 EUR je Ladepunkt für Ladelösung inkl. Installation
- Förderungen prüfen
- Verantwortlichkeiten und Ressourcen definieren
- Geeignete Dienstleister, Installateure und Handwerker frühzeitig einbinden. Achten Sie auf die Erfahrung mit Ladeinfrastruktur und Kenntnis entsprechender Normen. Die Inbetriebnahme sollte neben der Installation der Hardware im Angebotsumfang enthalten sein.
- Eigene Rolle (Betreibermodell) festlegen: Betrieb in eigene Prozesse integrieren und mit Serviceleistungen selbst betreiben oder externen Betreiber beauftragen.

### Direktes Angebot oder Ladekonzept

- Für direktes Angebot Informationen zusammentragen und Standortcheck/technische Begehung für schnelles Komplett-Angebot inkl. Installation beauftragen

#### Benötigte Informationen:

- Wie viele Ladepunkte werden heute und in Zukunft benötigt?
  - Welche maximale Leistung je Ladepunkt ist erwünscht (förderfähige 11kW empfohlen)? Sollen die Ladepunkte über ein fest installiertes Kabel verfügen (empfohlen)?
  - Gibt es einen separaten elektrischen Netzanschluss für die Elektromobilität, oder wird er mit dem Gebäude geteilt?
  - Was ist die maximale elektrische Netzanschlussleistung der Immobilie, und wie viel Leistung ist noch verfügbar? Liegt Ihnen eine Lastganganalyse- Genehmigung des Netzbetreibers vor?
  - Übernehmen Sie als Immobilienverwaltung die Strom-Abrechnung der Ladepunkte auf Grundlage der bereitgestellten Verbrauchsdaten oder wünschen Sie einen automatischen Abrechnungsservice? Soll eine öffentliche Abrechnung für Dritte via App und Ladekarte möglich sein (Eichrechtskonformität vorgeschrieben)?
  - Steht ein Internetanschluss in der Elektro-Unterverteilung zur Verfügung?
  - Haben Sie bereits einen Installateur und Elektriker für die Installation der Ladelösung?
- oder Ladekonzept für eine kosteneffiziente, skalierbare und zukunftsfähige Ladelösung inkl. Komplett-Angebot erstellen lassen

#### Benötigte Informationen:

- Anzahl der gesamten und voraussichtlich zu elektrifizierenden Stellplätze
  - Anzahl der elektrischen Netzanschlüsse
  - Stellplatzplan
- Ladeexperten mit direktem Angebot oder Ladekonzept beauftragen

## Implementierung

- Komplett-Angebot erhalten und für eine schnelle Umsetzung beauftragen
  - Ladeinfrastruktur gemäß geltenden Normen installieren.
  - Jeder Ladepunkt muss über eine separat abgesicherte Stromleitung angeschlossen werden.
  - Die Stromleitung muss entsprechend der gewünschten Ladeleistung dimensioniert sein (Leitungslänge, -querschnitt und -verlegeart).
  - Ein Leitungsschutzschalter ist entsprechend der Belastbarkeit des Kabels und der Ladeleistung der Ladestation auszuwählen.
  - Jede Ladestation muss mittels eines eigenen FI-Schutzschalters oder Fehlerstromsensor abgesichert werden (entweder in Ladestation integriert oder bei Installation zu integrieren).
  - Leerrohre für Verkabelungen sollten grundsätzlich großzügig dimensioniert werden, damit sie bei einer evtl. künftigen Erweiterung zusätzliche Leitungen aufnehmen können
  - Zusätzliche Schutzeinrichtungen installieren. Ein Anfahrschutz verhindert Schäden an freistehenden Ladestationen. Ein Witterungsschutz für Ladestationen erhält langfristig die Optik.
- Projektmanagement durch Ladeexperten für schlüsselfertige Ladelösung

## Betrieb

- Automatisierte Überwachung der Ladelösung in Betrieb nehmen: Ein Monitoring-System ermöglicht die Echtzeitüberwachung und Fehlermanagement. Eine frühzeitige Fehlererkennung erhöht die Verfügbarkeit, die gerade in Wohnanlagen kritisch ist.
- Verantwortlichen Dienstleister für Wartung und Fehlerbehebung festlegen: Die regelmäßige Inspektion gemäß DGUV Vorschrift 3 sollte sowohl in den Versicherungsbetrag als auch in die betrieblichen Abläufe inkludiert werden.
- Mitarbeiter in Bedienung der automatisierten Ladelösung einweisen, bspw. für eigene Abrechnung.

Weiterführende Informationen erhalten Sie beim VDI-Deutschland-Kooperationspartner The Mobility House. Dort finden Sie neben hilfreichen Basiswissen eine Datenbank mit den verschiedenen Förderprogrammen von Bund und Ländern sowie Planungskonzepte. Das herstellernerneutrale Unternehmen hat bislang über 60.000 Ladepunkte realisiert, von der einzelnen Wallbox in der Garage bis hin zu kompletten Quartierslösungen.



# C. Rechtliche Fragen bei der Umsetzung im Überblick

## I. Das WEMoG und die Elektromobilität

Schon die Reihenfolge im Namen des am 1. Dezember 2020 in Kraft getretenen Gesetzes zur „Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften (Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz – WEMoG)“ vom 16. Oktober 2020 (BGBl. 2020 I, 2187) belegt, welche immens große Bedeutung die Elektromobilität für den Gesetzgeber hatte; sie war der eigentliche „(E-)Motor der Reform.“ Und es war dafür sprichwörtlich höchste Zeit: Schon mit der (beginnenden) Aufklärung von „Dieselgate“ bei deutschen Autobauern ab dem Jahr 2015/2016 und in Ansehung der zunehmenden Problematik der Luftreinhaltepläne in deutschen Innenstädten war man als eigentlich weltweit führende „Automobilnation“ (endlich) wach geworden und suchte nach alternativen Mobilitätskonzepten, insbesondere im Bereich der E-Mobilität. So begannen schnell auch – dringend notwendige – Versuche, den Ausbau von notwendiger Ladeinfrastruktur im Bereich privater und gewerblicher Immobilien im Zivilrecht nachhaltig zu fördern. Das war geboten, weil im Bereich des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG) der Einzelne nach früherem Recht keinen Anspruch auf eine entsprechende „Modernisierung“ nach § 22 Abs. 2 WEG aF hatte (was die Schaffung von Ladeinfrastruktur über den Verweis auf § 555b Nr. 2 BGB einschloss) und auch nach herrschender Meinung regelmäßig auch keinen Anspruch gegen die Gemeinschaft (nur) auf „Duldung“ des Einbaus eigener Ladeinfrastruktur.

### WEG-Reform erleichtert die Mobilitätswende

Selbst wenn eine Mehrheit der Eigentümer Ladeinfrastruktur errichten wollte, stellte § 22 Abs. 2 WEG aF (zu) hohe Hürden auf, insbesondere ein 3/4-Quorum. Auch im Mietrecht ging ohne Zustimmung des Vermieters (fast) nichts. Zahlreiche gesetzgeberische Bemühungen wurden gestartet, verliefen aber leider ergebnislos im Sand (Überblick bei Dötsch ZWE 2020, 215). Zum 01.12.2020 ist mit dem WEMoG nunmehr (hoffentlich) der große Wurf gelungen: Im WEG wurde das Recht der baulichen Veränderungen komplett überarbeitet und der einfachen Mehrheit der Eigentümer deutlich mehr Raum für bauliche Veränderungen in jederlei Hinsicht geschaffen. § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG gibt zudem jedem einzelnen Wohnungseigentümer erstmals das Recht, angemessene bauliche Veränderungen zu verlangen, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen; dieses Recht ist zur Not über die Beschlussersetzungsklage nach § 44 Abs. 1 S. 2 WEG gerichtlich einklagbar.

### Neue Rechte für Mieter

Im Mietrecht kann der Vermieter – wie bisher (dazu Dötsch ZMR 2018, 477, 478 f. m.w.N.) – von sich aus die Modernisierung der Mietsache durch Einbau von Ladeinfrastruktur vornehmen und ggf. sogar nach § 559 BGB die Miete erhöhen. Neu ist aber, dass der einzelne Mieter nach § 554 BGB nunmehr aktiv verlangen kann, dass ihm sein Vermieter u. a. solche baulichen Veränderungen der Mietsache (auf eigene Kosten) erlaubt, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen. Der Anspruch besteht (nur) nicht, wenn die bauliche Veränderung dem Vermieter auch unter Würdigung der Interessen des Mieters nicht zugemutet werden kann. Da der Fall eines ausbauenden Mieters praktisch sicher schon aus Kostengründen eher etwas seltener relevant wird, wird hier insoweit auf die dazu bereits vorhandene Literatur Bezug genommen (vgl. etwa Dötsch/Schultzy/Zscheschack, WEG-Recht 2021, Kap. 15 Rn. 86 – 105). Die Umsetzung des Duldungsanspruchs bedarf im Bereich vermieteter Wohnungs- und Teileigentumseinheiten der vorsichtigen Herangehensweise im „Dreieck“ zwischen Mieter, vermietendem Eigentümer und den übrigen Eigentümern. Der Vermieter muss sich – im Interesse seines Mieters – nach den nachstehend zu erläuternden rechtlichen Grundlagen intern ohne schuldhaftes Zögern um die Umsetzung kümmern.

## II. Die Elektromobilität und das WEG

Zu unterscheiden sind rechtlich beim Einbau von Ladeinfrastruktur und damit im Verbund stehenden Begleitmaßnahmen (z. B. Ertüchtigung der Elektroinstallationen und des Hausanschlusses) die Fälle einer „ausbauwilligen“ Mehrheit (§ 20 Abs. 1 WEG) und solchen, in denen nur ein Verlangen eines oder weniger Eigentümer vorliegt und sich die Mehrheit dem (sei es widerwillig) beugt.

### a) „Ausbauwillige“ Mehrheit

Diese Sachlage ist rechtlich eher einfach: Will eine Mehrheit im gemeinschaftlichen Eigentum stehende Ladeinfrastruktur schaffen und dafür das gemeinschaftliche Eigentum verändern, steht ihr mit § 20 Abs. 1 WEG eine umfassende Beschlusskompetenz zu. Quoren kennt diese Norm nicht (siehe aber unten zur Kostenfrage). Da nach dem Gesetz zudem vorbehaltlich über § 47 WEG fortgeltender Altregelungen aus der TE/GO jede Eigentümerversammlung beschlussfähig ist, kann heute eine Maßnahme u. U. schon mit wenigen Stimmen in einer Eigentümerversammlung beschlossen werden. Grenzen der Beschlussfassung setzt neben den allgemeinen formellen und materiellen Hürden, insbesondere dem Grundsatz der ordnungsgemäßen Verwaltung, nach dem Gesetz nur noch die „Veränderungssperre“ aus § 20 Abs. 4 WEG. Die dort geregelten beiden Fallgruppen sollen nach der Gesetzesbegründung nur Ausnahmefälle darstellen und bei den nach § 20 Abs. 2 WEG privilegierten Maßnahmen – und damit eben auch bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur – „zumindest typischerweise“ ohnehin nicht eingreifen (BT-Drs. 19/18791, 27). Anderes kann etwa gelten, wenn der Parkplatz einer Wohnungseigentumsanlage in einen „Solarpark“ mit in der Sonne glänzenden Photovoltaik-Carports umgebaut wird, aber man wird hier jedenfalls nur extreme Fälle aussteuern. Derzeit nur noch nicht ganz geklärt ist, ob – und wenn ja: welche – rechtlichen Grenzen gelten, wenn durch beschlossene bauliche Maßnahmen Mit- oder gar Sondernutzungsrechte einzelner Eigentümer „ausgehöhlt“ werden oder in der TE/GO vorgesehene Zweckbestimmungen faktisch „wegbeschlossen“ werden (vgl. dazu unten bei den FAQs). Da es – wenn überhaupt – aber auch hier wohl nur um Anfechtungsgründe und nicht um eine Beschlussnichtigkeit geht, ist jedenfalls nach Bestandskraft eines Beschlusses die Sachlage geklärt.

### Unterschiedliche Handhabung bei Kostenfolge

Bei den Kostenfolgen muss man hingegen differenzieren: Es war erklärtes Ziel des Gesetzgebers, dass der Einzelne gemeinschaftliche Baumaßnahmen im Regelfall nicht mehr – wie früher – generell verhindern kann, sondern er soll mit dem ausdifferenzierten System des § 21 WEG (i. V. m. § 16 Abs. 3 WEG) nur noch auf der Ebene der Kosten und Nutzungen geschützt werden: Das Gesetz geht vom Regelfall des § 21 Abs. 3 WEG aus, wonach der, der mit „Ja“ für eine bauliche Maßnahme stimmt, diese mit den anderen Zustimmenden bezahlen, aber dann auch (exklusiv) nutzen darf, wenn das Nutzungsrecht irgendwie „ausgrenzbar“ ist (also z. B. nicht beim bloßen Austausch der Haustür, die zwangsläufig jeder nutzen muss, aber u. U. etwa auch bei einem bloßen Austausch der in die Jahre gekommenen Elektro-zuleitungen in der Tiefgarage). Dem gegenüber stehen privilegierte Maßnahmen auf „Verlangen“ Einzelner nach § 21 Abs. 1 WEG, wo allein diese bei der Gemeinschaft anfallende Kosten tragen, aber wiederum im Gegenzug auch (exklusiv) nutzen dürfen und dies übrigens richtigerweise unabhängig davon, wer sonst noch mit „Ja“ gestimmt hat. Das erfasst über § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG vor allem die hier interessierenden baulichen Maßnahmen zur Schaffung von Ladeinfrastruktur im Individualinteresse. Da darauf rechtlich ein Anspruch des Einzelnen besteht, sollte eigentlich eine 100-prozentige Zustimmung zu solchen Beschlüssen zu erwarten sein, ohne dass diese (rechtlich geschuldete) Zustimmung für die anderen Eigentümer hier mit Nachteilen auf der Kostenebene verbunden sein kann.

## § 21 Abs. 2 WEG unterscheidet zwei Fallgruppen

Abzugrenzen sind bei gemeinschaftlich beschlossenen Maßnahmen dabei vor allem die Fälle des § 21 Abs. 2 WEG, der – praktisch schwer zu trennen (siehe dazu bei den FAQ) – nur „vorbehaltlich“ des § 21 Abs. 1 WEG eingreift, also gerade nicht, wenn auf ein „Verlangen“ (mit welcher Mehrheit auch immer) nur zustimmend reagiert wird. Das Gesetz unterscheidet bei § 21 Abs. 2 WEG zwei Fallgruppen, in denen ausnahmsweise – wie bei Erhaltungsmaßnahmen i. S. d. § 19 WEG – alle Wohnungseigentümer die Kosten nach dem allgemeinen Kostenverteilungsschlüssel tragen müssen, dann aber auch wiederum alle im gewollten Gleichlauf von Kosten und Nutzungen ein Mitgebrauchsrecht haben. Im Bereich der Ladeinfrastruktur ist eher fraglich, ob es dabei Fälle geben kann, in denen sich die „Kosten ... innerhalb eines angemessenen Zeitraums amortisieren“ (§ 21 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG), weil man wohl – abschließend geklärt ist das aber bisher nicht – eher nur auf „gebäudebezogene“ Ersparnisse abzustellen hat und nicht etwa darauf, dass man möglicherweise auch Kosten beim „Fahren“ mit Elektroautos einsparen könnte (dazu Dötsch/Schultzky/Zschieschack, WEG-Recht 2021, Kap. 6 Rn. 174, siehe dort auch zu Mischlösungen bei etwa auch für die Gebäudetechnik genutzter Photovoltaiktechnik mit daraus folgenden Einsparungen). Spannender ist § 21 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 WEG, wonach die Kostentragungspflicht auch dann alle trifft, wenn die bauliche Veränderung mit mehr als zwei Dritteln der tatsächlich abgegebenen Stimmen und der Hälfte aller in der Anlage vorhandenen Miteigentumsanteile beschlossen wurde, es sei denn, die bauliche Veränderung ist mit „unverhältnismäßigen Kosten“ verbunden. Letzteres soll eine umfassende Abwägung der Bau- und Folgekosten mit den von der Maßnahme versprochenen Vorteilen erfordern, was in den nächsten Jahren sicher mit gewissen Unsicherheiten verbunden sein wird, bis die Rechtsprechung hier besser greifbare Fallgruppen entwickelt hat. So kann aber auch beim Ausbau von Ladeinfrastruktur theoretisch eine Kostentragungspflicht aller Eigentümer – also auch der gar nicht nutzungswilligen „petrolheads“ (!) – erreicht werden. In der Praxis wird man in solchen Fällen die Akzeptanz der Maßnahme aber oft deutlich erhöhen, wenn man – was § 21 Abs. 5 S. 1 und 2 WEG als gesetzliche Öffnungsklausel mit einfachem Mehrheitsbeschluss erlaubt – hier eine etwas abweichende Verteilung von Kosten und Nutzungen beschließt und nicht alle Möglichkeiten des § 21 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 WEG „ausreizt“.

### Greifen der „Auffangregelung“

In Fällen, in denen die Voraussetzungen des § 21 Abs. 2 S. 1 WEG nicht erreicht werden, landet man bei der „Auffangregelung“ in § 21 Abs. 3 WEG, wonach die Kosten – übrigens einschließlich aller Folgekosten – nur diejenigen im Verhältnis ihrer Miteigentumsanteile zu tragen haben, die der Maßnahme zugestimmt haben; nur ihnen gebühren im Gegenzug die Nutzungen.

Will – etwa nach einem Eigentümerwechsel – ein Rechtsnachfolger ebenfalls z. B. errichtete Ladeinfrastruktur im Gemeinschaftseigentum nutzen, gibt ihm § 21 Abs. 4 WEG einen – nach § 44 Abs. 1 S. 2 WEG sogar klagbaren – Anspruch auf Gestattung der (künftigen) Mitnutzung nach billigem Ermessen gegen „angemessenen Ausgleich.“ Mit der konstitutiven Beschlussfassung, die das System des § 21 Abs. 1 bis 3 WEG somit einer späteren Anpassung zuführt, darf er dann im Folgenden die Einrichtungen nutzen und muss im Gegenzug fortan auch die (weiteren) Kosten tragen. Zudem ist in dem Beschluss ein an die Wohnungseigentümergeinschaft zu zahlender und von dieser dann an die „Altnutzer“ umzulegender Ausgleichsbetrag festzulegen und zu zahlen. Dessen Höhe bemisst sich nach den bisher für die bauliche Maßnahme angefallenen Kosten (unter Abschreibungen und unter Ausklammerung der reinen Betriebskosten) mit gewissen Spielräumen für die genaue Bemessung (zu den Details etwa Dötsch/Schultzky/Zschieschack, WEG-Recht 2021, Kap. 6 Rn. 146 – 168). Im Bereich der Elektromobilität ist dabei wichtig zu wissen, dass Kapazitätsprobleme kein Grund sind, die Mitnutzung für neue Interessenten zu verweigern (siehe unten bei den FAQs).

## b) Verlangen eines oder weniger Eigentümer

Die eingangs angesprochene zweite Fallgruppe des/der „ausbauwilligen“ Wohnungseigentümer(s) ist in § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG geregelt. Findet sich (noch) keine aus sich heraus „bauwillige“ Mehrheit, gewährt die Norm dem Einzelnen bzw. einer kleinen Gruppe einzelner Eigentümer einen mit der Beschlussersetzungsklage (§ 44 Abs. 1 S. 2 WEG) einklagbaren Anspruch auf „angemessene bauliche Veränderungen“, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen. Am „Ob“ des Anspruchs gibt es dabei wenig zu deuteln. Nach § 20 Abs. 2 S. 2 WEG ist nur über die „Durchführung“ im Rahmen ordnungsmäßiger Verwaltung zu beschließen, wobei schon aus dem alten Recht bekannte Ermessensspielräume der anderen Eigentümer bestehen. Diese müssen dabei zum einen beschließen, ob dem Ausbauwilligen nur die eigene Bauausführung (auf eigene Kosten) „gestattet“ wird oder ob die Gemeinschaft im Interesse des Ausbauwilligen die Maßnahme selbst vornimmt (und dann die Kosten auf den Ausbauwilligen überwälzt). Zum anderen ist aber – was für die Praxis schwieriger wird – auch über die „Durchführung“ im Detail zu beschließen, so dass – Einzelheiten sind leider bisher noch wenig klar – etwa Bauvorgaben gemacht werden können, bei der genauen Ausgestaltung mitbestimmt werden kann und ggf. auch Auflagen in Sachen Versicherungsschutz etc. zu machen sind.

### Umfangreicher Geltungsbereich

Zu den tatbestandlichen Voraussetzungen des § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG ist zu beachten, dass dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge alle baulichen Veränderungen dienen, die es ermöglichen, die Batterie eines Fahrzeugs zu laden, was sowohl das Ein- als auch Ausspeisen von Strom erfassen soll, so dass etwa auch intelligente Strommanagementsysteme unter Verwendung der Autos als „Zwischenspeicher“ unterstützt werden. Fahrzeug meint zudem nicht nur eines im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG), so dass auch Elektrofahrräder/-motorräder usw. erfasst werden. Der Anspruch beschränkt sich auch nicht auf die Anbringung einer Ladestation an der Wand (sog. Wallbox), sondern betrifft etwa auch die Verlegung von Leitungen und erforderlich werdende Eingriffe in die Stromversorgung oder Telekommunikationsinfrastruktur, die dafür notwendig sind, dass eine Lademöglichkeit sinnvoll genutzt werden kann. Mit etwas gutem Willen wird man so etwa auch Photovoltaiktechnik unter § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG subsumieren können, wenn sie – zumindest auch – dem Laden von Elektrofahrzeugen dient. Der Gesetzeswortlaut dürfte ansonsten zu eng geraten sein, weil richtigerweise etwa auch ein Anspruch auf sonstiges Verwaltungshandeln außerhalb baulicher Veränderungen im eigentlichen Sinne – quasi als Erst-Recht-Schluss – bestehen muss, etwa für Vertragsanpassungen beim Strombezug. Der Anspruch aus § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG beschränkt sich auch nicht nur auf die Ersteinrichtung von Lademöglichkeiten, sondern betrifft auch deren spätere Verbesserung. Der Begriff der Lademöglichkeit ist im Hinblick auf technische und rechtliche Weiterentwicklung ohne Rückgriff auf die Ladesäulenverordnung oder andere Regelwerke zu bestimmen, also bewusst weit gefasst. Möglich sein soll so etwa auch das Herbeiführen eines flexiblen Anschlusses an Stromnetze und -markt mit einer intelligenten Steuerbarkeit. Dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen somit auch bauliche Veränderungen, die zur Umsetzung von Vorgaben des Messstellenbetriebgesetzes oder zur Teilnahme an einem Flexibilitätsmechanismus nach § 14a Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) erforderlich werden. Hierzu gehören alle Veränderungen, die zum Einbau und Betrieb der notwendigen Mess- und Steuereinrichtungen erforderlich sind (z. B. Veränderungen von Zählerschränken, kommunikative Anbindung der Ladeeinrichtung an ein intelligentes Messsystem).

## Handhabung der Kostentragung

Wird dem Eigentümer nur die eigene Bauausführung „gestattet“, fallen regelmäßig keine Kosten bei der Gemeinschaft an. Nur bei etwaigen Folgekosten kommt es dann noch auf §§ 16 Abs. 3, 21 Abs. 1 WEG an; diese trägt (natürlich) der Bauwillige (bzw. dessen Rechtsnachfolger). Übernimmt die Gemeinschaft die Bauausführung, trägt der Privilegierte über die Beschlussfassung im Zusammenhang mit der Jahresabrechnung später ebenfalls die Kosten, darf dann aber auch exklusiv nutzen. Hier sollte zudem von Anfang an eine Sonderumlage als weiterer Vorschuss nach § 28 Abs. 1 S. 1 WEG beschlossen werden und die Beauftragung der Arbeiten durch die Wohnungseigentümergeinschaft auch vom Zahlungseingang abhängig gemacht werden.

## Flanierende Beschlussfassung zur Durchführung

Wegen des weit gefassten Anspruchs aus § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG wird gerade im Bereich der Elektromobilität die flankierende Beschlussfassung über die „Durchführung“ nach § 20 Abs. 2 S. 2 WEG besondere Relevanz erhalten. Argument für die Gemeinschaft, nicht nur – ggf. unter Auflagen – die eigene Baudurchführung zu gestatten, sondern selbst die Maßnahme durchzuführen (auf Kosten des Bauwilligen, § 21 Abs. 1 WEG), kann dabei ggf. der nachvollziehbare Wunsch sein, insbesondere Arbeiten an der Elektroinstallation der Anlage unter der ordnenden und wissenden Hand des Verwalters/Verbandes und des „Haus elektrikers“ zu lassen. Dagegen kann sich der Ausbauwillige nicht allein unter Verweis auf einen u. U. etwas höheren Preis wehren. Bei Auflagen und Vorgaben nach dem pflichtgemäßen Ermessen der Eigentümer können ggf. auch kollidierende technische Ausstattungsinteressen verschiedener Nutzer zum Ausgleich zu bringen sein.

Natürlich sind auch in diesem Bereich spätere Beschlussfassungen nach § 21 Abs. 4 WEG möglich, soweit es um die Mitbenutzung und den Anschluss neuer Nutzer an zuvor geschaffene Strukturen im gemeinschaftlichen Eigentum geht. Das wird dann oft flankiert werden mit weiteren Gestaltungsanträgen nach § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG, über die dann ggf. einheitlich entschieden werden kann. So können sich etwa – wenn z. B. erste Ausbauwillige die Unterverteilung in der Tiefgarage ertüchtigt haben auf eine erste Gestattung hin – später neue Nutzer dann auch noch daran „anschießen“ und ihnen werden zudem gleichzeitig noch Bohrungen/Leitungszuführungen für eigene Wallboxen etc. gestattet.

## III. Brandschutz und Versicherungsschutz

Diskutiert werden im Bereich der Elektromobilität oft Vorbehalte in Sachen Brandschutz und Versicherungsschutz. Bei beidem handelt es sich bisweilen um Scheinprobleme, die „Berufsbremser“ aufzuwerfen pflegen: Dass öffentlich-rechtliche Vorgaben und Verkehrssicherungspflichten und damit auch Brandschutzvorgaben einzuhalten sind, steht natürlich außer Frage. Da nur eine rechtlich mögliche (§ 275 Abs. 1 BGB) und auch nach § 20 Abs. 2 WEG stets nur eine „angemessene“ Maßnahme verlangt werden kann, ist klar, dass derartige Vorgaben ohnehin zu beachten sind. Ist das zunächst „vergessen“ worden, ist ggf. noch entsprechend nachzurüsten; diese Folgekosten treffen die nach dem oben Gesagten ohnehin Kostenpflichtigen und jeder Eigentümer hat schon wegen § 18 Abs. 2 WEG einen Anspruch auf ordnungsgemäße Herstellung (= Erfüllung öffentlich-rechtlicher Vorgaben).

Versicherungsrechtlich mag man diskutieren, ob das Errichten von Ladeinfrastruktur in Tiefgaragen möglicherweise eine Gefahrerhöhung i. S. d. § 23 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) im Hinblick auf die Gebäudeversicherung darstellt (wegen möglicher erhöhter Brandgefahren). Darum hat sich der Verwalter für die Wohnungseigentümergeinschaft als Versicherungsnehmerin zu kümmern und eine entsprechende



Anzeige beim Versicherer zu machen. In der bisherigen Praxis ziehen die Gebäudeversicherung daraus keine nachteiligen Konsequenzen; ob bei einem Unterlassen einer Gefahranzeige im Schadensfall aber auch noch so viel Kulanz herrscht, will man sicher nicht selbst ausprobieren. Davon zu trennen sind mögliche Schäden durch Fahrzeug und Ladestation (etwa an Leib und Leben anderer, an fremdem Hausrat und an anderen in der Nähe abgestellten Fahrzeugen). Die Gefährdungshaftung der Halter der E-Autos aus § 7 StVG erfasst nach wohl herrschender Meinung aber etwa auch Schäden aus dem Ladevorgang (so etwa Otting, SVR 2012, 250, BeckOGK-StVG/Walter, Stand: 01.09.2019, § 7 Rn. 97.4), so dass dann auch die Pflichtversicherung nach §§ 115 ff. VVG eingreifen müsste. Daneben gibt es aber spezielle neue Versicherungsarten wie sog. Wallboxversicherungen, mit denen zum einen Schäden an der Wallbox (für die Gemeinschaft uninteressant), aber zum anderen bisweilen eben auch mögliche Schäden „durch“ die Wallbox (für die Gemeinschaft eher interessant) versichert werden können. Hier ist zu beachten, dass die Wallbox als technische Einrichtung in vielen Fällen im Eigentum des einzelnen Eigentümers stehen wird und dann jedenfalls bei Stellplätzen im Sondereigentum aus diesem Bereich heraus für Schäden im Bereich fremden Sondereigentums sorgen kann. Hat schon früher die Aufopferungsentschädigung aus § 906 Abs. 2 S. 2 BGB analog bei Einwirkungen infolge technischer Schäden von einem Sondereigentum auf das andere zu einem sogar verschuldensunabhängigen Ersatzanspruch geführt, gilt das heute wohl über § 14 Abs. 3 WEG erst recht (Dötsch/Schultzky/Zscheschack, WEG-Recht 2021, Kap. 4 Rn.54 f. m.w.N.). Darüber wird man viele dieser Fälle auch lösen können, ggf. lässt man sich hier daher auch eine ausreichende (Privat)-Haftpflcht des Betreibers nachweisen. Wegen der vielen ungeklärten Antworten in diesem Bereich wird man sich im Zweifel aber nur auf schriftliche Zusagen des Versicherers einlassen müssen.

#### **IV. Auswirkungen des GEIG**

Zuletzt soll noch kurz auf das auf S.7 bereits angesprochene Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG) eingegangen werden: Das – schon verabschiedete, aber noch nicht verkündete – Reformvorhaben (vgl. Gesetzesentwurf BT-Drs. 19/19366 = 19/18962, Beschlussempfehlung BT-Drs. 19/26587) soll Art. 8 Abs. 2 bis 6 der Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.05.2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz (ABl. L 156 v. 19. 6. 2018, S. 75) in nationales Recht umsetzen: Damit wird nicht nur im Neubaubereich, sondern nach §§ 8 ff. GEIG-E auch bei bestimmten „größeren Renovierungen“ im Bestand in allen Gebäuden mit mehr als zehn Park-/Stellplätzen in bestimmten Fällen eine öffentlich-rechtliche Pflicht normiert, erstmals auch Ladeinfrastruktur zu schaffen. In § 10 wird zudem bei Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen innerhalb des Gebäudes eine unbedingte Verpflichtung zur Einrichtung eines Ladepunktes bis zum 01.01.2025 normiert. Wohnungseigentumsrechtlich ist dabei zu beachten, dass bauliche Maßnahmen zur Erfüllung öffentlich-rechtlicher Auflagen richtigerweise nicht unter den Begriff der baulichen Veränderung i. S. d. § 20 WEG fallen, sondern eine „Erhaltungsmaßnahme“ i. S. d. 19 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 WEG sind. Auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben besteht ein (klagbarer) Anspruch (§ 18 Abs. 2 WEG). Die Kosten solcher Maßnahmen unterliegen – sofern nichts anderes nach § 16 Abs. 2 S. 2 WEG beschlossen wird – der Kostentragung aller nach § 16 Abs. 2 S. 1 WEG bzw. dem in den TE/GO vorgesehenen Schlüssel. Die Pflichten aus dem GEIG sind bußgeldbewehrt; es ist (leider) davon auszugehen, dass manche Behörden – wie leider auch in anderen Bereichen – selbst die Verwalter hier in der Pflicht sehen, obwohl diese nicht Eigentümer bzw. die in § 2 Nr. 1 GEIG genannte Gemeinschaft und eigentlich damit hier gerade nicht Normadressaten sind (vgl. allg. zu solchen Problemen der Inanspruchnahme des Verwalters Lehmann-Richter ZWE 2013, 341; Bärman/Becker, WEG, 14. Aufl., § 27 Rn. 63 ff.).



## V. FAQs



**Die Gemeinschaft hat zehn Stellplätze im Innenhof, die alle (mit-)nutzen. Kann ein einzelner Wohnungseigentümer die Zustimmung zur Errichtung einer Ladestation auf eigene Kosten geltend machen?**

Im Grundsatz ja, denn er hat ein Mitgebrauchsrecht an den gemeinschaftlichen Flächen. Liegen die weiteren Voraussetzungen des § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG vor, hat er einen Anspruch auf das „Ob“, beim „Wie“ (= Durchführung) besteht ein erhebliches Gestaltungsermessen der Eigentümer. Problem kann hier werden, dass die Parkplätze nicht fest zugeordnet sind und die Gefahr besteht, dass andere die Ladestation „zuparken.“ § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG gibt hier richtigerweise kein „Sonderparkrecht“, sondern nur ein exklusives Nutzungsrecht für die Ladeinfrastruktur! Es ist daher Frage einer flankierenden Benutzungsregelung nach § 19 Abs. 1 WEG (= § 15 Abs. 2 WEG aF), eine sinnvolle Parkraumregelung (unter Beachtung des Gleichheitsgrundsatzes!) zu schaffen. Jedenfalls wenn genug Parkraum vorhanden ist, mag dann sogar ein Anspruch auf Zuteilung bestehen (so wohl Abramenko, in: Skauradszun/Elzer/Hinz/Riecke, Die WEG-Reform 2020, § 5 Rn. 20), in anderen Fällen wird es enger. Die Gemeinschaft kann hier ggf. durch Mehrheitsbeschluss auch eine die Vermietung des Stellplatzes an den oder die Nutzungswilligen beschließen, aber ob ein Anspruch darauf besteht (und Fahrer von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor dann einen Parkplatz weniger haben), ist mehr als zweifelhaft.



**Muss der Verwalter im Rahmen seiner Vorbereitungspflicht für die Eigentümerversammlung und Beschlussfassung verschiedene Gestaltungsvarianten ausarbeiten und vorlegen?**

Im Grundsatz (wohl) nicht: Zwar geht die Gesetzesbegründung irrigerweise von nur wenigen Minuten Aufwand für alle Beteiligten aus, doch steckt der Teufel oft im Detail. In der Praxis kursieren leider schon Formulare u. a. von Automobilclubs, die den Eigentümern das Leben oft eher einfach zu machen versuchen. Richtigerweise wird man als Verwalter – wie früher bei Fragen der Barrierefreiheit (lehrreich AG München v. 05.07.2017 – 482 C 26378/16 WEG, BeckRS 2017, 121907) – vom Bauwilligen zumindest etwas mehr „Informationsbeschaffung“ verlangen dürfen. Dafür spricht auch, dass der Betroffene bei einer Beschlussersetzungsklage nach § 44 Abs. 1 S. 2 ZPO etwa auch das Gericht zur geordneten Ermessensausübung zu „ertüchtigen“ hätte; nichts anderes gilt aber richtigerweise bei einem Verlangen an die anderen Eigentümer. Daher sollte man immer zumindest voraussetzen, dass neben der bestimmten Planung des begehren Systems auch Gestaltungsalternativen dem wesentlichen Inhalt nach (keine Detailplanung) verständlich aufgearbeitet werden.

Es bietet sich für den Verwalter ggf. auch an, frühzeitig den Beirat im Rahmen des § 29 Abs. 2 WEG um Unterstützung zu bitten. Kommen so konkret Vorbehalte in einzelnen Fragen aus dem Kreis der Eigentümer, kann man in einer Art „Ping-Pong-Wechselspiel“ den Bauwilligen bitten, hier konkret nachzulegen, Alternativen oder Bedürfnisse zu belegen/zu substantiieren usw. Daher sollte man den Eigentümern auch klarmachen, dass Anträge kurz vor Ablauf der Ladungsfrist für die Eigentümerversammlung keine gute Idee sind. Wird ein Begehren im Kreis der Eigentümer ventiliert, kann es auch Mitstreiter geben. Je mehr Interessenten so zusammenfinden, desto einfacher wird eine – auch ggf. gemeinschaftliche – Maßnahme. Hier sind dann auch Überlegungen zur Skalierbarkeit der Ladeinfrastruktur bzw. Kapazitätsfragen (und ein Bedürfnis für ein Lastmanagementsystem) schneller absehbar und für den Einzelnen sinken ggf. so auch die Kosten. Mit zielführender Binnenkommunikation im Vorfeld wird so die Enttäuschung einer Vertagung zur weiteren Aufklärung in der Eigentümerversammlung vermieden.



### **Muss der Verwalter auf einen solchen Antrag hin eine außerordentliche Eigentümerversammlung einberufen?**

Nein, wenn nicht besondere Umstände (z. B. Ladestation für E-Rollstuhl nach schwerem Unfall) hinzukommen.



### **Was sollte zur Vorbereitung eines Verlangens ggf. bereits geschehen?**

In den meisten Fällen wird ein Standortcheck durch eine Elektrofachkraft unabdingbar sind, die dann etwa auch mit dem Netzbetreiber die verfügbare und mögliche Gebäudeanschlussleistung ermittelt und bei Bedarf auch eine Lastgangmessung (= Messung des Hausstrombedarfs über einen längeren Zeitraum) durchführen kann. Geht es nur um ein Verlangen einiger Ausbauwilliger, die ohnehin die Kosten der Maßnahme tragen werden, können sie auf ihre Kosten solche Maßnahmen schon im Vorfeld beauftragen. Ob der Verwalter über § 9b WEG kostenauslösende Maßnahmen für die Gemeinschaft durchführen kann, ist Frage des § 27 WEG; bei Maßnahmen im reinen Individualinteresse sollte davon eher Abstand genommen werden.

Vor der Installation der Lademöglichkeit ist – je nach Ladebetriebsart – der Netzbetreiber zu informieren bzw. sogar eine Genehmigung einzuholen, leider oft mit lokalen Besonderheiten. Oft kann das der mit der Installation beauftragte Elektrofachbetrieb klären, schöner ist eine Klärung jedenfalls der Genehmigungserteilung im Vorfeld. Zu bedenken sind zudem Fördermöglichkeiten; hier ist auch vor der Planung zu klären und eine spätere „Nachreichung“ oft nach den Förderbedingungen ein Versagungsgrund.



### **Wie ist ein Antrag zu stellen?**

Der Antrag nach § 20 Abs. 2 WEG ist an die Eigentümergemeinschaft, vertreten durch den Verwalter, zu stellen. Idealerweise sollte das Verlangen in Textform (§ 126 BGB, also Brief oder E-Mail) gestellt werden, eine eigenhändige Unterschrift ist nicht nötig. Mehrere Interessenten können den Antrag auch gemeinschaftlich stellen.



### **Wie sind die Betriebskosten abzurechnen?**

Hier ist zu differenzieren: Bei Einzelmaßnahmen kann (und sollte) die Ladeeinrichtung idealerweise an den (geeichten) Zähler der Einheit angeschlossen sein oder an einen separaten (geeichten) Stromzähler des Energieversorgers (ggf. Zugang zu speziellen Autostromtarifen möglich). Wird eine Ladeeinrichtung nur an den Allgemeinstrom angeschlossen, kann mit dem Energieversorger u. U. über separate Zwischenzähler auch direkt mit diesem abgerechnet werden. Ist das nicht möglich (oder gewollt), kann dann, wenn die Wallboxen einen eigenen, MID-konformen Stromzähler haben, die jeweils geladene Strommenge durch den Verwalter ermittelt und auf die einzelnen Nutzer aufgeschlüsselt werden, wenn jeder Ladepunkt eindeutig einer Einheit zugeordnet werden kann. Hier sollte über § 16 Abs. 2 S. 2 WEG eine verbrauchsabhängige Abrechnung beschlossen werden, die dann – wie bei sonstigen Betriebskosten – über die Verwaltung in der Jahresabrechnung (§ 28 Abs. 2 S. 2 WEG) erfolgt.

Alternativ kann aber – wie bei elektronischen Waschmarken – auch ein direktes Vergütungssystem über Zähler/Nutzerkarten usw. implementiert werden; das ist auch der Weg, wenn eine oder mehrere gemeinschaftliche Ladeeinrichtungen von verschiedenen Eigentümern unterschiedlich genutzt werden, wobei hier eichrechtlich gleichfalls oft MID-konforme Stromzähler und eine eindeutige Zuordenbarkeit des Ladestroms zu den Nutzern mit Authentifizierungsmaßnahmen (etwa über Karten)

ausreichen können. An öffentlich oder zumindest für alle Eigentümer zugänglichen Stellen sollte schon bei der Ersterrichtung an Authentifizierungs-/Zugangsfragen gedacht werden, um eine unerlaubte Fremdnutzung auszuschließen oder auch Abrechnungsstreitigkeiten.



### **Wer muss eigentlich die Förderanträge für Ladeinfrastruktur stellen?**

Zwar darf ein Verwalter über § 5 Abs. 2 Nr. 2 RDG auch über Fördermittel beraten (AA AG Oberhausen ZWE 2013, 463), doch ist das haftungsträchtig und nicht anzuraten (Dötsch ZWE 2015, 85). Die Gemeinschaft sollte – wie sonst – bei gemeinschaftlichen Baumaßnahmen über die Beauftragung entsprechender Sonderfachleute beschließen; der Verwalter wird nicht ohne weiteres schon über §§ 9b Abs. 1, 27 Abs. 1 WEG entsprechende Kosten auslösen dürfen. Bei Maßnahmen im Einzelinteresse sollte der Bauwillige das im Vorfeld klären. Ist eine eigene Baudurchführung Voraussetzung für die Förderung, wird der Einzelne nach § 20 Abs. 2 S. 2 WEG nicht ohne triftigen Grund auf eine nicht förderfähige Ausführung durch die Gemeinschaft zu verweisen sein.



### **Darf man alternativ auch Drittanbieter (Full-Service-Dienstleister) und Versorgungsunternehmen die Stellplätze ausstatten lassen?**

Das neue Recht äußert sich leider – trotz Anregungen im Gesetzgebungsverfahren – nicht dazu, wie mit aus dem Contractingbereich schon bekannten Betreibermodellen für Ladeinfrastruktur zu verfahren sein soll oder mit der im Bundesrat (BR-Drs. 168/1/20) verfolgten Anregung, auch Sharing-Modelle für private Ladeinfrastruktur näher in den Blick zu nehmen. Richtigerweise wird man den Anspruch aus § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG dem Grunde aber nach auch auf solche Gestaltungen erstrecken, wobei die Gemeinschaft im Rahmen des § 20 Abs. 2 S. 2 WEG natürlich hier erhebliches Gestaltungsermessen ausüben kann. Als gemeinschaftliche Maßnahmen (also nicht nur auf Verlangen einzelner) sind solche Lösungen erst recht möglich, wobei die mit einem solchen Vertrag einhergehenden „Ausbaurechte“ für die Betreiber vergleichbar einem Mietvertrag für Photovoltaikanbieter/Mobilfunkantennen usw. richtigerweise dann auch den Vorgaben des § 20 WEG zu genügen haben werden; dies ist wegen der oben aufgezeigten weiten Grenzen aber auch ohne weiteres darstellbar.



### **Ein Eigentümer möchte nur die an seinem Tiefgaragen-Stellplatz schon vorhandene Steckdose für eine (einfache) Ladestation benutzen, die ohne Bohrung/Leitungsverlegung etc. vor die Wand gestellt werden soll. Bedarf es hier einer Zustimmung im Beschlusswege?**

Einer Beschlussfassung nach § 20 Abs. 1, Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG bedarf es grundsätzlich nur dann, wenn tatsächlich bauliche Veränderungen am gemeinschaftlichen Eigentum erforderlich werden. Geht es – wie hier – nur um die (Mit-)Nutzung eines bestehenden gemeinschaftlichen Eigentums (vorhandene Steckdosen), greift eigentlich schon das Mitnutzungsrecht aus § 16 Abs. 1 S. 3 WEG an der Elektroinstallation. § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG dient insofern nur der Ergänzung, wenn etwa auch Löcher zu bohren sind für die Anbringung einer Wallbox usw. (wie wohl im Regelfall). Systematisch erfasst § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG zudem nur Änderungen am gemeinschaftlichen Eigentum.

Ist nur Sondereigentum betroffen, greift § 13 Abs. 2 WEG, der jedoch auf § 20 WEG und damit auch auf § 20 Abs. 2 WEG verweist mit der Maßgabe, dass es insofern (!) keiner Gestattung (im Beschlusswege) bedarf, soweit ohnehin keinem der anderen Wohnungseigentümer über das bei einem geordneten Zusammenleben unvermeidliche Maß hinaus ein Nachteil erwächst. Hier kann auf die Rechtsprechung zu § 14 Nr. 1 WEG aF zurückgegriffen werden; ob das schlichte Aufstellen einer Wallbox auf dem Stellplatz dann im Kern schon genügt, ist Frage des Einzelfalls, aber regelmäßig wird jedenfalls nicht der optische Gesamteindruck der Anlage berührt sein.

Allerdings gibt es einen – leider oft vernachlässigten – Ansatzpunkt: Für das Laden von E-Autos wird vergleichsweise viel Energie benötigt. Um die Ladezeit kurz zu halten, wird oft eine hohe elektrische Leistung abgefragt, dennoch aber über viele Stunden geladen. Diese Dauerbelastungen können bei den Elektroinstallationen zu Problemen führen. Ladeinfrastruktur muss nicht zuletzt deswegen jedenfalls im betrieblichen Bereich auch nach der DGUV 3 (bis 2014: BGV A2-Prüfung) als elektrisches Betriebsmittel/Anlage geprüft werden, um so Betriebs- und Funktionssicherheit sicherzustellen; es gibt dann auch (im Detail festzulegende) regelmäßige Prüffristen im Folgenden (siehe auch DIN VDE 0105-100/A1). Diese Vorgaben sollte man im privaten Bereich (zumindest freiwillig) ebenfalls beachten und es dürfte sich gut vertreten lassen, dass man zumindest eine ordnungsgemäße Ersterstellung im Rahmen seines Pflichtenkatalogs nachzuweisen hat und sonst ein Nachteil i. S. d. § 13 Abs. 2 WEG droht. Das könnte man dann hier mit einer Genehmigungspflicht verknüpfen. Das bietet sich deswegen an, weil man auch zur Klärung versicherungsrechtlicher Fragen (z. B. Anzeige einer möglichen Gefahrerhöhung in der Tiefgarage nach § 23 VVG beim Gebäudeversicherer) ohnehin den Eigentümern einbläuen muss, stets den engen Kontakt zum Verwalter im Vorfeld zu suchen. Auch das würde durch ein – sei es deklaratorisches – Genehmigungsverfahren sichergestellt werden können.



**Darf – wie früher bei den Parabolantennen – eine Rückbausicherheit verlangt werden als Auflage bei der Gestattung?**

Obwohl beim Mieter in § 554 Abs. 1 S. 3 BGB ein Thema, schweigt das Gesetz dazu hier leider. Weil der Anspruch aus § 20 Abs. 2 WEG nach der Gesetzesbegründung aber sogar von einem konkreten Nutzungsbegehren unabhängig gestellt werden kann (um die Einheit abstrakt zu ertüchtigen für die Zukunft), wird der „Rückbaufall“ nie eintreten, so dass Bedenken an Sicherheitsauflagen bestehen dürften (so auch Abramenko, Das neue Wohnungseigentumsrecht, § 4 Rn. 61)



**Was passiert, wenn die Mehrheit „mauert“ und zumindest unzumutbare „Auflagen“ macht bei der Gestattung?**

Der Eigentümer muss hier wohl (fristgerecht) Anfechtungsklage erheben und kann diese mit der Beschlussersetzungsklage (§ 44 Abs. 1 S. 2 WEG) verbinden. Der bunte Strauß denkbarer Lebenssachverhalte und die Kreativität streitlustiger Wohnungseigentümer werden leider schnell Spielwiesen für juristische Streitereien eröffnen. Geschickt agierende Mehrheiten werden den – im Kern berechtigten und politisch gewollten – Anspruch aus § 20 Abs. 2 WEG verzögern können. Hier sind die Gerichte gehalten, im Rahmen des § 44 Abs. 1 S. 2 WEG gegenzusteuern. Dabei sei an die Rechtsprechung des V. Zivilsenates erinnert, nach der die Regelungsdichte einer gerichtlichen Entscheidung exponentiell zur „Querulantenquote“ erhöht werden darf, Gerichte also umso klarere Anweisungen auswerfen können, je unsinniger sich eine „mauernde“ Mehrheit bei der Entscheidungsfindung „angestellt“ hat (BGH ZWE 2017, 411 Rn. 13).



**Kann ein einzelner Wohnungseigentümer verlangen, dass im „Vorgarten“ (laut TE/GO) für ihn eine Ladestation nebst Stellplatz geschaffen wird? Wenn nein: Kann die Gemeinschaft die Einrichtung eines solchen Stellplatzes beschließen?**

Nach der Begründung ist eine rechtlich bestehende Gebrauchsmöglichkeit zum Abstellen der Fahrzeuge eigentlich Anspruchsvoraussetzung bei § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG, so dass ein Anspruch hier eher fraglich ist, weil man im „Vorgarten“ naturgemäß keine Fahrzeuge abstellen darf. Die Mehrheit hingegen kann nach § 20 Abs. 1 WEG dennoch solche Maßnahmen gestatten oder eine eigene Baumaßnahme im Individualinteresse beschließen. Dann kann mehrheitlich auch etwa eine Vermietung der Flächen an den Eigentümer beschlossen werden. Ein Fall der Veränderungssperre

aus § 20 Abs. 4 WEG wird hier regelmäßig nicht vorliegen. Problem ist allein, ob die grundbuchrechtlich fixierte Zweckbestimmung „Vorgarten“ überwunden werden kann (greift hier nicht auch § 47 WEG?) und ein „faktisches“ Sondernutzungsrecht zu Gunsten des Elektromobilisten über den Bauentschluss geschaffen werden kann. Die Frage ist abstrakt bereits heftig umstritten (sehr weitgehend Häublein/Jacoby/Lehmann-Richter/Wobst, ZWE 2021, 27; enger BeckOGK-WEG/Kempfle, Stand: 01.12.2020, § 20 Rn. 102 ff.); richtigerweise wird man hier mit Blick auf den Normzweck des § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 WEG kulant sein, jedenfalls wenn man mit flankierenden Mietverträgen absichert (so wohl auch Hügel/Elzer, WEG, 3. Aufl. 2020, § 20 Rn. 83).



**Der Hausanschluss und die Elektroinstallation in der Garage genügen zum sicheren Betrieb der bisher vorhandenen zehn Ladestationen. Nunmehr möchte ein elfter Eigentümer sich anschließen und nach §§ 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2, 21 Abs. 4 WEG eine Gestattung, die aber das „Fass zum Überlaufen“ bringen würde. Wie ist zu verfahren?**

Kapazitätsprobleme sollen kein Verweigerungsgrund sein nach der Gesetzesbegründung: Hier muss – soweit möglich – eine Benutzungsregelung nach § 19 Abs. 1 WEG zur besseren Verteilung gefunden werden, sonst kann eine „Aufrüstung“ (= Ertüchtigung) verlangt werden. Es wird sogar der Regelfall bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur sein, dass die bestehende Kapazität der im gemeinschaftlichen Eigentum stehenden Elektroinstallationen die Errichtung einer bestimmten Zahl von Ladevorrichtungen noch mit eher geringem finanziellem Aufwand ermöglicht (weil z. B. nur ein paar Leitungen für Wallboxen verlegt werden). Sobald wegen hoher Entnahmeleistungen eine gewisse Schwelle erreicht wird, kann die sachgerechte Nutzung nur einer weiteren Ladevorrichtung mit erheblichen Kosten verbunden sein, weil eine grundlegende „Aufrüstung“ notwendig wird (Installation eines Lastmanagementsystems oder gar eine Erweiterung des Hausanschlusses).

All dies ist aber zu lösen: Hier müssen die Elektromobilisten die (mitunter hohen) Kosten aber gemeinsam tragen und nicht nur die „Nachzügler.“ In einem solchen Fall werden möglicherweise einige „Altnutzer“ wegen der hohen Kosten einer solchen Ertüchtigung „aussteigen“ und die Anlagen selbst nicht mehr nutzen wollen. Das wird man hier – anders als sonst (!) – ausnahmsweise zulassen. Da wegen der „Neunutzer“ eine Beschlussfassung nach § 21 Abs. 4 WEG geboten ist, wird man gleichzeitig einen Beschluss nach § 21 Abs. 5 WEG zulassen, der „Altnutzer“ in ihrem Einverständnis von der künftigen Nutzung und der Kostentragung ausschließt. Ob ihnen dann ein Ausgleich nach § 21 Abs. 4 S. 1 WEG zukommen muss, wird Frage des Einzelfalls und der ordnungsgemäßen Verwaltung sein. Regelmäßig ist dies geboten, wenn und soweit vorhandene Bauteile weitergenutzt werden (zu den Details Dötsch/Schultzky/Zscheschack, WEG-Recht 2021, Kap. 6 Rn. 149, 179). Das „Aussteigen“ der Altnutzer kann den Anspruch auf „Ertüchtigung“ aus § 20 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 BGB (vorläufig) erledigen, wenn die vorhandenen Kapazitäten nunmehr wieder ausreichen (ohne die aus Kostengründen „aussteigenden“ Altnutzer). Da diese regelmäßig einen Ausgleich erhalten und – gegen Kostenbeteiligung auch an der Ertüchtigung – jederzeit über § 21 Abs. 4 WEG später wieder „einsteigen“ können, sind sie nicht unzumutbar benachteiligt.

## VI. Beschlussfassung

Im Folgenden sollen – ohne Verbindlichkeit und Übernahme einer Richtigkeitsgarantie – einige hier denkbare Konstellationen für mögliche Beschlussfassungen beispielhaft als Orientierungshilfe aufgezeigt werden:

### 1. (Bloße) Gestattung der Einrichtung durch einen Bauwilligen:

- a) Dem Eigentümer der Einheit Nr. ... wird der Einbau von Ladeinfrastruktur auf dem Stellplatz Nr. \_\_\_ (= genaue Beschreibung im Einklang mit TE/GO) auf eigene Kosten gestattet unter nachstehenden Vorgaben:
- a.a) Gestattet wird die Anbringung einer Wallbox vom Typ \_\_\_ (= genaue Beschreibung der Anlage mit Bild/Unterlagen als Beschlussanlage) an der Nordseite des Stellplatzes. Die Elektrozuleitung wird von der Wallbox senkrecht in Richtung Decke und sodann 30 cm unterhalb der Decke waagrecht bis zu der in der anliegenden Skizze eingezeichneten Stelle einer dort vorzunehmenden Kernbohrung in Richtung des Haustechnikraums geführt. Die Kabelführung erfolgt dort weiter unterhalb der Decke bis über den Sicherungskasten und sodann senkrecht hinab zu diesem gemäß anliegender Skizze (= weitere Beschlussanlage) Die Kabeldurchführung ist brandschutzsicher zu verschließen (ggf. weitere Maßnahmen wie Einrichtung einer eigenen Unterverteilung, Einbau eines Zwischenzählers usw. unter Bezugnahme auf ein Angebot/Skizzen wie auch sonst üblich).
- a.b) Die Installation hat durch eine Fachfirma zu erfolgen.
- a.c) Die Anlage ist so einzurichten, dass bei drohender Überlastung des Stromnetzes der WEG-Anlage die Leistungsabnahme gedrosselt wird.
- a.d) Die gewerbliche Nutzung der Ladeinfrastruktur ist untersagt.

*[ggf. ee) Der Beschluss steht unter der auflösenden Bedingung, dass eine wegen der Maßnahme erforderliche Genehmigung durch den Stromversorger nicht erteilt wird (idealerweise im Vorfeld zu klären)]*

*[ggf. Auflagen in Sachen Versicherungsschutz wie oben beschrieben]*

- b) Der jeweilige Eigentümer der Einheit Nr. ... ist für die Unterhaltung der in seinem Eigentum stehenden Bestandteile verantwortlich. *[= Nur deklaratorische Regelung, sofern das Leitungsnetz im Gemeinschaftseigentum steht, regelt Ziff. 5 dann jedenfalls die Kostenlast.]*
- c) Alle mit der Maßnahme verbundenen Kosten (Einrichtungskosten sowie Folgekosten in Form von Betriebskosten Wartungs-, Reparatur- und Unterhaltungskosten, Stromkosten inkl. Ablesung und Zählertausch, Versicherungsprämien, Mehrkosten bei gemeinschaftlichen Erhaltungsmaßnahmen, Kosten eines Rückbaus) sind durch den jeweiligen Eigentümer der Einheit Nr. \_\_\_ zu tragen. Ihm gebühren im Gegenzug die Nutzungen.
- d) Die Gestattung steht unter der auflösenden Bedingung, dass sich die Gemeinschaft vorbehalten muss, vergleichbaren Anträgen anderer Wohnungseigentümer künftig ebenfalls zu entsprechen oder selbst gemeinschaftliche Ladeinfrastruktur errichten zu wollen. Soweit zu einem späteren Zeitpunkt andere Eigentümer bauliche Veränderungen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur verlangen, ist der jeweilige Eigentümer der Einheit Nr. \_\_\_ bei Bedarf verpflichtet, die auf Basis dieses Beschlusses errichtete im gemeinschaftlichen Eigentum stehende Infrastruktur gegen einen angemessenen



Ausgleich zur Mitbenutzung zur Verfügung zu stellen, worüber dann nach § 21 Abs. 4 WEG entschieden werden kann. Die dem Einzelnen zur Verfügung stehende Ladestrommenge kann sich durch spätere Gestattungen und Maßnahmen jederzeit verringern. Sollte die Gemeinschaft gemeinschaftliche Ladeinfrastruktur errichten, kann der Eigentümer der Einheit Nr. ... auch darauf verwiesen werden, sich an diese anzuschließen und seine hier gestatteten Maßnahmen zurückzubauen. *[= Das soll ein weitgehend nur klarstellender Verweis auf § 21 Abs. 4 WEG sein, aber vor allem gemeinschaftliche Baumaßnahmen in der Zukunft „entschädigungslos“ ermöglichen.]*

## **2. Einrichtung von Ladeinfrastruktur zu Gunsten eines oder mehrerer Eigentümer durch die Wohnungseigentümergeinschaft**

Auf Verlangen des/der Eigentümer der Einheit(en) Nr. \_\_\_\_, Nr. \_\_\_\_ und Nr. \_\_\_\_ wird eine Ausstattung des Stellplatzes/der Stellplätze Nr. \_\_\_\_ mit Ladeinfrastruktur beschlossen gemäß \_\_\_\_ (= Verweis auf Anlagen/Angebote/Baubeschreibung).

Alle mit der Maßnahme verbundenen Kosten (Einrichtungs- sowie Folgekosten in Form von Wartungs- und Erhaltungskosten, Versicherungsprämien, Kosten eines etwaigen Rückbaus) tragen die jeweiligen Eigentümer der Einheiten Nr. \_\_\_\_ nach dem Verhältnis ihrer Miteigentumsechteile [abweichende Regelung möglich, etwa auch nach Kopfteilen oder nach ausgestatteten Stellplätzen usw.]. Es werden – ausgehend von einem geschätzten Finanzbedarf von insgesamt \_\_\_\_\_ Euro – insofern Verpflichtungen zur Zahlung eines weiteren Vorschusses zur Kostentragung (sog. Sonderumlagen) in Höhe nachstehender Beträge zu Lasten der einzelnen Einheiten beschlossen:

---

Einheit Nr.

KVS

Vorschussbetrag

Die Vorschusszahlungen sind am \_\_\_\_\_ fällig. Die Auftragsvergabe durch die Gemeinschaft erfolgt erst, wenn alle Vorschussbeträge auf dem Konto der Gemeinschaft eingegangen sind.

Die laufenden Betriebskosten (Stromkosten) werden über die nach dem oben genannten Angebot zu installierenden Zwischenzähler jeweils nach Verbrauch im Zuge der Jahresabrechnung abgerechnet *[ggf. Anpassung Vorschüsse aus Beschlussfassung nach § 28 Abs. 1 S. 1 WEG für erstes Jahr?]*.

Für die Nutzungen gilt im Verhältnis der gesamten Eigentümer § 16 Absatz 1 WEG entsprechend.

Entfällt bei einem der Eigentümer der Nutzungswille für die errichtete Ladeinfrastruktur, besteht kein Anspruch auf Befreiung von der weiteren Kostentragungspflicht und auch kein Anspruch auf Rückerstattung von Anschaffungskosten. Die durch die Berechtigten gebildete Betriebsgemeinschaft für die Ladeinfrastruktur ist auch nicht kündbar. Ein „Austritt“ von Nutzern ist nur durch abweichende Beschlussfassung der Eigentümer (insbesondere bei Kapazitätsproblemen durch Hinzutreten weiterer Nutzer im Zuge einer Beschlussfassung nach § 21 Abs. 4 WEG) möglich; ein Anspruch auf Befreiung besteht nicht.

*[Ggf. weitere Regelungen wie oben, etwa zur Versicherung. Theoretisch denkbar wäre auch ein Versuch, die Situation des § 21 Abs. 4 WEG abstrakt-generell vorab zu regeln, wenn etwa ein Nutzungsverlangen in Textform beim Verwalter angezeigt wird. Das wird aber oft zu intransparenten Regelungen führen und ist nicht anzuraten. Daher sollte bei entsprechendem Verlangen immer gesondert ein Anpassungsbeschluss nach § 21 Abs. 4 WEG erfolgen. Schon mit Blick auf die notwendige Bindung von Rechtsnachfolgern (§ 10 Abs. 3 WEG) empfiehlt es sich zudem auch nicht, die Eigentümer – wie teilweise im Schrifttum gefordert – insofern auf schuldrechtliche Ausgleichs- und Benutzungsregelungen nur unter den Betroffenen zu verweisen.]*

*[Beachten Sie: Haben die Antragsteller kein (exklusives) Nutzungsrecht an den nunmehr ausgestatteten Stellplätzen, weil etwa Ladeinfrastruktur nur auf Gemeinschaftsflächen errichtet wird, ist u. U. eine flankierende Benutzungsregelung zu treffen. Das kann eine Vermietung der Stellplätze bedeuten, aber auch Park- und Benutzungsregelungen, wie man sie schon aus der Welt der Verbrennungsmotoren kennt. Sind etwa ganz neue Stellplätze geschaffen worden, kann man Regelungen treffen wie „Zur Nutzung der Ladeinfrastruktur und der gemäß obigem Beschluss davor neu errichteten beiden Stellplätze im sog. „Vorgarten“ der WEG-Anlage sind nur die Eigentümer der Einheiten Nr. ..., Nr. ... und Nr. ... berechtigt. Das Abstellen der Fahrzeuge ist nur für die Dauer des Ladevorganges zzgl. 30 Minuten gestattet; danach muss das Fahrzeug jedenfalls dann versetzt werden, wenn beide Stellplätze belegt sind.“ Dies mag – siehe oben FAQs – ggf. um eine Vermietungsregelung ergänzt werden.*

### **3. Anpassungsregelung nach § 21 Abs. 4 WEG**

Auf Verlangen des Eigentümers der Einheit Nr. \_\_\_\_ wird diesem hiermit der Anschluss an und die Mitnutzung der auf Basis des Beschlusses vom \_\_\_\_ bereits errichteten Ladeinfrastruktur in der Tiefgarage gestattet. *[Ggf. noch nähere Beschreibung von dabei zugleich noch zu gestattenden baulichen Maßnahmen wie oben Ziff. 1].* Der Eigentümer der Einheit Nr. \_\_\_\_ ist entsprechend des vorgenannten Beschlusses künftig ebenfalls zur entsprechend anteiligen Tragung anfallender Kosten verpflichtet; für die Nutzungen gilt § 16 Abs. 1 WEG entsprechend.

Als Ausgleich hat der Eigentümer der Einheit Nr. \_\_\_\_ zudem einen einmaligen Betrag in Höhe von \_\_\_\_ Euro an die Gemeinschaft zu zahlen. *[Beachten Sie: Hier muss jedenfalls eine plausible Erläuterung des Betrages vor der Beschlussfassung erfolgen, wenn man diese nicht unmittelbar mit in den Beschluss aufnimmt wie etwa so „(= Summe der Anschaffungskosten laut Jahresabrechnung 2020, abgeschrieben pro Kalenderjahr von 2020 an um jeweils 10 Prozent, so errechneter Betrag geteilt durch die Anzahl der vorherigen Nutzer; auf eine Beteiligung auch an den laufenden Kosten sowie bisher angefallenen Wartungs- und Erhaltungskosten wird – letzteres aus Vereinfachungsgründen – im Übrigen verzichtet.)“].* Erst mit vollständigem Eingang der Zahlung auf dem Konto der Gemeinschaft ist der Eigentümer zur Mitnutzung der Ladeinfrastruktur berechtigt. Die Einnahme wird in der nächsten Jahresabrechnung den im Beschluss vom ... genannten bisherigen Einheiten nach dem Verhältnis ihrer Miteigentumsanteile *[bzw. anderer Maßstab wie bei den Errichtungskosten]* gutgeschrieben und bei der Beschlussfassung nach § 28 Abs. 2 S. 2 WEG entsprechend berücksichtigt.



THE MOBILITY HOUSE

# Alles rund um die E-Mobilität in Ihrer Immobilie

Wir begleiten Sie in die elektrische Zukunft.



**12 Jahre**

Erfahrung im Markt  
der E-Mobilität

**60.000**

realisierte  
Ladelösungen

**> 18.000**

Kunden (B2C & B2B)  
laden mit uns

**Sie möchten Ihre Immobilie elektrifizieren?**

Kontaktieren Sie uns!

Tel. +49 89 4161 430 70 | [sales@mobilityhouse.com](mailto:sales@mobilityhouse.com)



[www.mobilityhouse.com/immobilien](http://www.mobilityhouse.com/immobilien)



## Publikationen des VDIV Deutschland zur WEG-Reform sowie VDIV-Veranstaltungen 2021 – eine Auswahl

Die WEG-Reform hat der VDIV Deutschland zum Anlass genommen, verschiedene Handlungsempfehlungen, Broschüren und Musterverträge herauszugeben. Den Mitgliedsunternehmen der Landesverbände stehen diese Unterlagen kostenfrei zur Verfügung.

Bezogen werden können diese über den Landesverband. Gleichzeitig stehen die Unterlagen zum Download unter [www.vdiv.de](http://www.vdiv.de) bereit.

- Handlungsempfehlung: Neue Beschlüsse nach der WEG-Reform 2020 **79,00 Euro**
- VDIV-Beschlussvorlagen und Handlungsempfehlungen zur E-Mobilität nach der WEG-Reform **49,00 Euro**
- WEG-Verwaltervertrag, herausgegeben von Haus & Grund Deutschland und VDIV Deutschland **99,00 Euro**
  
- Vertrag Verwaltung von Sondereigentum **79,00 Euro**
- Vertrag Verwaltung von Mietwohnanlagen **79,00 Euro**

### Nur für Mitgliedsunternehmen:

- Handlungsempfehlung: Die Online-Versammlung, mit Flyer für Wohnungseigentümergeinschaften
- Handlungsempfehlung: Mobiles Arbeiten (Ergänzungen zum Arbeitsvertrag)

Abrufbar unter: [www.vdiv.de](http://www.vdiv.de) | Stand: April 2021

Alle Preise verstehen sich zzgl. der gesetzlichen Umsatzsteuer

Sichern Sie sich wertvolle Weiterbildungsstunden bei unseren abwechslungsreichen Veranstaltungen und netzwerken Sie mit Kollegen sowie Partnern.



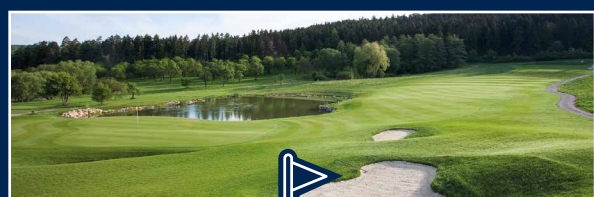
### Forum Zukunft VI

1.-2. Juni 2021 | congress centrum Weimar



### 4. VDIV-Sommerakademie

23.-27. August 2021 | Schlosshotel Fleesensee



### 6. VDIV-Golf-Cup

17. Juni 2021 | Spa & Golf Resort Weimarer Land



### 29. Deutscher Verwaltungstag

23.-24. September 2021 | Estrel Berlin

## Herausgeber:

### Verband der Immobilienverwalter Deutschland e. V.

Leipziger Platz 9  
10117 Berlin

T 030 300 96 79 - 0  
F 030 300 96 79 - 21  
office@vdiv.de  
www.vdiv.de

© VDIV Deutschland, April 2021

### Die Landesverbände

**Verband der Immobilienverwalter Baden-Württemberg e. V.**  
www.vdiv-bw.de

**Verband der Immobilienverwalter Bayern e. V.**  
www.vdiv-bayern.de

**Verband der Immobilienverwalter Berlin-Brandenburg e. V.**  
www.vdiv-bb.de

**Verband der Immobilienverwalter Hessen e. V.**  
www.vdiv-hessen.de

**Verband der Immobilienverwalter Mitteldeutschland e. V.**  
www.vdiv-mitteldeutschland.de

**Verband der Immobilienverwalter Niedersachsen/Bremen e. V.**  
www.vdiv-nds-bremen.de

**Verband der Immobilienverwalter Nordrhein-Westfalen e. V.**  
www.vdiv-nrw.de

**Verband der Immobilienverwalter Rheinland-Pfalz/Saarland e. V.**  
www.vdiv-rps.de

**Verband der Immobilienverwalter Sachsen-Anhalt e. V.**  
www.vdiv-sa.de

**Verband der Immobilienverwalter Schleswig-Holstein/  
Hamburg/Mecklenburg-Vorpommern e. V.**  
www.vdiv-nord.de