

**VERBAND
SOLOTHUR-
NISCHER
NOTARE**

VERBAND
SOLOTHURNISCHER NOTARE

100 JAHRE

100 JAHRE
FESTSCHRIFT

FESTSCHRIFT

Die Reform des deutschen Wohnungseigentumsgesetzes (WEG) zur Förderung der Elektromobilität – ein Wegweiser für eine Reform des schweizerischen Stockwerkeigentumsrechts?

Stephan Wolf

Prof. Dr., Fürsprecher und Notar,
Ordinarius für Privatrecht sowie Notariatsrecht an der Universität Bern

Gierina Gabriel

MLaw, ehemalige Hilfsassistentin am
Zivilistischen Seminar der Universität Bern,
Anwaltspraktikantin

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung	212
2. Einbau einer Ladestation für Elektroautos – Erfordernisse de lege lata	213
3. Bisherige Reformbestrebungen des schweizerischen Gesetzgebers	215
4. Die deutsche WEG-Reform zur Förderung der Elektromobilität – ein Überblick	215
4.1 Ausgangslage vor der WEG-Reform.....	215
4.2 Einfacher Mehrheitsbeschluss für bauliche Veränderungen (§ 20 Abs. 1 WEG)	216
4.3 Die Regelung der Kosten- und Nutzentragung (§ 21 WEG).....	217
4.4 Anspruch auf bauliche Veränderungen zum Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge (§ 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 WEG).....	220
4.5 Benutzung bereits bestehender Parkplätze	223
5. Denkanstöße für den schweizerischen Gesetzgeber	223

1. EINLEITUNG

Von den auf den Strassen der Schweiz verkehrenden Fahrzeugen handelte es sich per Ende Februar 2021 bei 15,1 % um Elektroautos. Dies ergibt sich aus der vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) initiierten, aus diversen Organisationen und Vertretern von Bund, Kantonen und Gemeinden bestehenden «Roadmap Elektromobilität 2022»¹. Eine dem einzelnen Automobilisten den Wechsel hin zur Elektromobilität ermöglichende *conditio sine qua non* bildet dabei der Umstand, das Fahrzeug bei sich zu Hause aufladen zu können. Dementsprechend hat sich die «Roadmap Elektromobilität» denn auch zum Ziel gesetzt, die Möglichkeiten zur Installation einer Ladeinfrastruktur im eigenen Heim zu verbessern².

Im vorliegend interessierenden Kontext ist namentlich auf die jüngere legislatorische Entwicklung in Deutschland hinzuweisen. Der deutsche Gesetzgeber hat sich anlässlich der am 1. Dezember 2020 in Kraft getretenen Reform des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG)³ unter anderem das Ziel der Förderung der Elektromobilität gesetzt. Dabei soll jedem Wohnungseigentümer ein Anspruch darauf eingeräumt werden, auf eigene Kosten eine Lademöglichkeit für ein Elektrofahrzeug zu installieren⁴. Die deutsche Bundesregierung geht davon aus, dass nach Erlass der Neuregelung in einem ersten Schritt voraussichtlich insgesamt rund 8000 Wohnungseigentümerinnen die Installation einer Lademöglichkeit verlangen werden. In den Folgejahren sollen es nochmals insgesamt 9000 Wohnungseigentümer sein⁵.

Der vorliegende Beitrag geht insbesondere der Frage nach, ob und welche Denkanstösse sich – im Sinne eines Wegweisers – aus der WEG-Reform für den schweizerischen Gesetzgeber ergeben. Zunächst wird die heutige Rechtslage in Bezug auf die Errichtung einer Ladestation nach dem schweizerischen Stockwerkeigentum dargestellt (2.). Danach werden die bisherigen Reformbestrebungen des schweizerischen Gesetzgebers erläutert (3.). Sodann folgt ein Überblick über die Neuerungen des WEG mit Blick auf die Förderung der Elektromobilität (4.). Schliesslich werden daraus sich ergebende Denkanstösse für den schweizerischen Gesetzgeber skizziert (5.).

¹ Siehe Medienmitteilung des UVEK vom 11. März 2021, Spitzentreffen Elektromobilität: Akteure diskutieren ehrgeizigere Ziele für die Roadmap (nachfolgend zitiert: Medienmitteilung UVEK), abrufbar unter <<https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-82671.html>> (20.9.2021).

² Siehe Medienmitteilung UVEK, a.a.O.

³ Gesetz über das Wohnungseigentum und das Dauerwohnrecht (Wohnungseigentumsgesetz, WEG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Januar 2021 (BGBl. I S. 34 ff.), abrufbar unter <http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&jumpTo=bgbl121s0034.pdf> (15.4.2021). Vgl. dazu die Übersicht mit grundlegenden Informationen zur Gesetzesreform des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz. Abrufbar unter <https://www.bmjv.de/DE/Themen/FokusThemen/WEG-Reform/WEG-Reform_node.html> (5.5.2021).

⁴ Siehe Gesetzesentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften (Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz – WEMoG), Bundesrat-Drucksache 168/20, 2 (nachfolgend zitiert: BR-Drs. 168/20), abrufbar unter <https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/168-20.pdf?__blob=publicationFile&v=1> (12.4.2021).

⁵ Siehe BR-Drs. 168/20, 34.

2. EINBAU EINER LADESTATION FÜR ELEKTROAUTOS – ERFORDERNISSE DE LEGE LATA

Der Einbau einer Ladestation für Elektroautos ist unter dem geltenden Stockwerkeigentumsrecht als bauliche Massnahme zu betrachten, so dass die Bestimmungen über das Miteigentum (Art. 646 ff. ZGB) gelten (Art. 712g Abs. 1 ZGB). Das für die Beschlussfassung zur Ergreifung einer baulichen Massnahme erforderliche Quorum bestimmt sich nach den Art. 647c ff. ZGB, sofern die Stockwerkeigentümer im Begründungsakt oder durch einstimmigen Beschluss nicht eine andere Ordnung festgelegt haben (Art. 712g Abs. 2 ZGB). Entscheidend ist, ob der Einbau einer Ladestation für Elektroautos als notwendige, nützliche oder als luxuriöse bauliche Massnahme zu qualifizieren ist. Eine grundsätzlich mit der Mehrheit der Miteigentümer zu beschliessende notwendige bauliche Massnahme ist eine solche, die für die Erhaltung des Wertes und der Gebrauchsfähigkeit der Sache nötig ist (Art. 647c ZGB). Dies trifft auf die Installation einer Ladestation für Elektrofahrzeuge jedenfalls zur Zeit offensichtlich nicht zu. Nützliche bauliche Massnahmen sind Erneuerungs- und Umbauarbeiten, die eine Wertsteigerung oder Verbesserung der Wirtschaftlichkeit oder Gebrauchsfähigkeit der Sache bezwecken. Sie bedürfen der Zustimmung der Mehrheit aller Stockwerkeigentümer, die zugleich den grösseren Teil der Sache vertritt (Art. 647d Abs. 1 ZGB). Sodann sind als luxuriöse bauliche Massnahmen Bauarbeiten einzustufen, welche lediglich der Verschönerung, der Ansehnlichkeit der Sache oder der Bequemlichkeit im Gebrauch dienen. Sie dürfen nur mit Zustimmung sämtlicher Stockwerkeigentümer ausgeführt werden (Art. 647e Abs. 1 ZGB). Der Einbau einer Ladeinfrastruktur ist u.E. und jedenfalls in einer heutigen Beurteilung wohl als luxuriöse Massnahme einzustufen, denn bis jetzt hat sich die Elektromobilität in der Schweiz noch nicht wirklich durchgesetzt, so dass regelmässig nur ein bzw. einzelne Stockwerkeigentümer einer Gemeinschaft über ein Elektroauto verfügen. Immer nach heutigem Stand dient somit die entsprechende bauliche Massnahme dem Interesse dieser einzelnen Stockwerkeigentümer. Damit bedarf der Einbau einer Ladestation für Elektroautos de lege lata gestützt auf Art. 647e Abs. 1 ZGB in der Regel der Zustimmung sämtlicher Stockwerkeigentümer. Sollte die Verbreitung von Elektroautos dereinst grösser werden, dürfte es sich beim Einbau einer Ladestation um eine nützliche Massnahme handeln, welche mit Zustimmung der Mehrheit aller Stockwerkeigentümer, die zugleich den grösseren Teil der Sache vertritt, beschlossen werden kann (Art. 647d Abs. 1 ZGB)⁶.

Im vorliegenden Kontext hinzuweisen ist indessen auch auf die Ausnahmebestimmung des Art. 647e Abs. 2 ZGB; danach können luxuriöse bauliche Massnahmen mit Zustimmung der Mehrheit aller Stockwerkeigentümer, die zugleich den grösseren Teil der Sache vertritt, auch gegen den Willen eines nicht zustimmenden Stockwerkeigentümers angeordnet werden, sofern dieser durch die Massnahmen in seinem Nutzungs- und Gebrauchsrecht nicht dauernd beeinträchtigt

⁶ Siehe dazu bereits WOLF STEPHAN/GABRIEL GIERINA, Beschlussfassung im Schweizerischen Stockwerkeigentum, in: Zeitschrift für Europarecht, Int. Privatrecht und Rechtsvergleichung, ZfRV (erscheint demnächst), Fn. 104.

wird, und die übrigen Stockwerkeigentümer ihm für eine bloss vorübergehende Beeinträchtigung Ersatz leisten und seinen Kostenanteil übernehmen. Gestützt auf diese Ausnahme könnte eine bauliche Massnahme im Zusammenhang mit einer Lademöglichkeit mit einem entsprechend qualifizierten Mehr – statt mit Einstimmigkeit – beschlossen werden. Sind beispielsweise genügend Parkplätze vorhanden, wird ein nicht zustimmender Stockwerkeigentümer durch die Errichtung einer Ladestation in seinem Nutzungs- und Gebrauchsrecht an den Parkplätzen⁷ nicht dauernd beeinträchtigt. Allerdings muss der um Erstellung einer Lademöglichkeit ersuchende Stockwerkeigentümer den Kostenanteil des nicht zustimmenden Eigentümers übernehmen und diesem Ersatz für seine Beeinträchtigung⁸ leisten. Das erscheint als wenig attraktiv. Abgesehen davon wird in der Praxis kaum ein entsprechend qualifiziertes Mehr zustande kommen, weil die wenigsten Stockwerkeigentümer dem Einbau einer Ladeinfrastruktur zustimmen werden, der nur einigen wenigen «Teslajüngern»⁹ dienlich ist. Erst recht wird die grundsätzlich gemäss Art. 647e Abs. 1 ZGB erforderliche Einstimmigkeit nicht zustandekommen.

Bezüglich der Kosten einer Ladeinfrastruktur ist Art. 712h Abs. 3 ZGB zu beachten; danach ist bei der Verteilung der Kosten der Umstand zu berücksichtigen, dass bestimmte gemeinschaftliche Bauteile (so z.B. die mit Lademöglichkeit ausgestatteten Parkplätze), Anlagen oder Einrichtungen einzelnen Stockwerkeinheiten nicht oder nur in ganz geringem Masse dienen. Demnach sind die Kosten im Zusammenhang mit der Ladestation von dem oder den diese nutzenden Stockwerkeigentümer(n) zu tragen.

Sind Nutzer von Elektrofahrzeugen in der Stockwerkeigentümergeinschaft in der Minderheit oder ist einer gar allein, ist es infolge der im geltendem Recht für die Beschlussfassung statuierten Quoren schwierig oder gar praktisch unmöglich, den Einbau einer Ladestation zu initiieren. Soll die Elektromobilität in der Schweiz gefördert werden, besteht deshalb im Hinblick auf das Stockwerkeigentum sicherlich auch gesetzgeberischer Handlungsbedarf.

⁷ Parkplätze gehören zu den zwingend gemeinschaftlichen Teilen (vgl. Art. 712b Abs. 2 Ziff. 1 ZGB), wobei die Einräumung reglementarischer Sondernutzungsrechte möglich ist.

⁸ Die Beeinträchtigung wird namentlich darin bestehen, dass er die mit Lademöglichkeiten ausgestatteten Parkplätze nicht mehr ständig nutzen kann. Zudem dürfte auch das Stromnetz der Liegenschaft stärker beansprucht werden.

⁹ Der pointierte Begriff stammt von DÖTSCH WOLFGANG, WEG-Reform: Endlich der Durchbruch für die Förderung der Elektromobilität im Immobilienrecht?, in: ZWE – Zeitschrift für Wohnungseigentumsrecht, Heft 6/2020, 215 ff., 219.

3. BISHERIGE REFORMBESTREBUNGEN DES SCHWEIZERISCHEN GESETZGEBERS

Am 24. September 2020 wurde erstmals ein Vorstoss im Zusammenhang mit der Errichtung von Ladestationen eingereicht, und zwar konkret eine Interpellation von Nationalrätin Munz «Ladeinfrastruktur für E-Mobilität in Mietliegenschaften»¹⁰. Der Bundesrat identifizierte in seiner Stellungnahme darauf die fehlende Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiegebäuden als Haupthemmnis für die Elektromobilität¹¹. Wohl nicht zuletzt auch als Folge dieser Antwort wurde am 19. März 2021 die Motion von Nationalrat Grossen «Mieterinnen und Mieter sollen Elektroautos laden können» anhängig gemacht, welche den Bundesrat beauftragt, «die gesetzlichen Grundlagen für einen Anspruch von Mietern und Stockwerkeigentümern auf Zugang zu einer Ladestation für Elektroautos zu schaffen.»¹² In der Begründung der Motion wurde darauf hingewiesen, dass es mit der gegenwärtigen Gesetzeslage sowohl Mietern als auch Stockwerkeigentümern häufig unmöglich gemacht werde, eine nachhaltige Ladeinfrastruktur einzubauen, sei das auf einer gemieteten Parkfläche oder auf im gemeinschaftlichen Eigentum der Stockwerkeigentümergeinschaft stehenden Parkplätzen. Im Gegenzug zum «Recht auf Laden»¹³ soll den Vermietern und Stockwerkeigentümergeinschaften das Recht zustehen, «nicht intelligente Ladeinfrastrukturen und nicht steuerbare Insellösungen» zu verbieten. Stattdessen sollen sie die Möglichkeit haben, «eine koordinierte, skalierbare und für das Gesamtsystem in Mehrparteiegebäuden sinnvolle Ladelösung» anzubieten¹⁴.

4. DIE DEUTSCHE WEG-REFORM ZUR FÖRDERUNG DER ELEKTROMOBILITÄT – EIN ÜBERBLICK

4.1 Ausgangslage vor der WEG-Reform

Vor der WEG-Reform bedurfte jede bauliche Veränderung im Rahmen des gemeinschaftlichen Eigentums der Zustimmung sämtlicher Wohnungseigentümer, die durch die Massnahme über das bei einem geordneten Zusammenleben unvermeidliche Mass hinaus beeinträchtigt wurden (§ 22 Abs. 1 i.V.m. § 14 Nr. 1 WEG i.d.F.v. 1. Mai 2013). Weil die Rechtsprechung die Hürde für eine solche Beeinträchtigung tief ansetzte, durften bauliche Veränderungen regelmässig nur mit Zustimmung aller Wohnungseigentümer vorgenommen werden. Für die Verweigerung seiner Zustimmung bedurfte ein Wohnungseigentümer keines weiteren ernsthaften Grundes. Daher

¹⁰ Interpellation Munz (20.4194) «Ladeinfrastruktur für E-Mobilität in Mietliegenschaften» vom 24. September 2020, abrufbar unter <<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20204194>> (25.9.2021).

¹¹ Stellungnahme des Bundesrates vom 25. November 2020 zur Interpellation Munz (20.4194), abrufbar unter <<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20204194>> (25.9.2021).

¹² Motion Grossen (21.3371) «Mieterinnen und Mieter sollen Elektroautos laden können» vom 19. März 2021 (zitiert: Motion Grossen), abrufbar unter <<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20213371>> (25.9.2021).

¹³ Vgl. MEIER JÜRIG, Ein «Recht auf Laden» für das Elektroauto, NZZ am Sonntag vom 21. März 2021, 27.

¹⁴ Zum Ganzen Motion Grossen, a.a.O.

war in der Praxis bei grösseren Gemeinschaften die Zustimmung sämtlicher Wohnungseigentümer kaum je zu erreichen¹⁵.

Diente eine Massnahme der Modernisierung des gemeinschaftlichen Eigentums an den Stand der Technik, so konnte sie gestützt auf § 22 Abs. 2 WEG i.d.F.v. 1. Mai 2013 mit einer Mehrheit von drei Vierteln aller Wohnungseigentümer und mehr als der Hälfte aller Miteigentumsanteile beschlossen werden, sofern die Eigenart der Wohnanlage dadurch nicht beeinträchtigt und kein Wohnungseigentümer gegenüber einem anderen unbillig beeinträchtigt wurde. Doch auch dieses Quorum wurde laut den Ausführungen der Bundesregierung zum Gesetzesentwurf in der Realität selten erreicht. Dies und die Vorgabe des Gesetzes, wonach die Eigenart der Wohnanlage nicht geändert werden durfte, habe generell zu einer «Versteinerung» des baulichen Zustands der Wohnungseigentumsanlage geführt. Dieser Situation sollte mit dem Gesetz zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften (Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz; WEMoG) vom 16. Oktober 2020 – einer Novelle zur Revision des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG) – begegnet werden¹⁶. Auf dessen einschlägige Neuregelungen ist nun nachfolgend einzugehen.

4.2 Einfacher Mehrheitsbeschluss für bauliche Veränderungen (§ 20 Abs. 1 WEG)

Für bauliche Veränderungen im Wohnungseigentum hat der deutsche Gesetzgeber in § 20 Abs. 1 WEG einheitlich den einfachen Mehrheitsbeschluss festgelegt. Das für die Beschlussfassung erforderliche einfache Mehr berechnet sich nach der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (§ 25 Abs. 1 WEG)^{17,18}.

Die Möglichkeit, bauliche Veränderungen mit einfachem Mehrheitsbeschluss durchzusetzen, wird begrenzt in § 20 Abs. 4 WEG; danach dürfen bauliche Veränderungen weder verlangt, beschlossen noch gestattet werden, wenn sie eine Wohnanlage grundlegend umgestalten oder einen Wohnungseigentümer ohne sein Einverständnis gegenüber anderen unbillig benachteiligen. Eine grundlegende Umgestaltung ist laut der Begründung zum Gesetzesentwurf hinsichtlich der in § 20 Abs. 2 WEG erwähnten privilegierten Massnahmen – also auch bei baulichen Veränderungen im Zusammenhang mit Ladestationen für Elektroautos¹⁹ – i.d.R. nicht gegeben²⁰. Überhaupt ist eine grundlegende Umgestaltung laut Gesetzesbegründung nur im Ausnahmefall

¹⁵ BR-Drs. 168/20, 23.

¹⁶ Zum Ganzen BR-Drs. 168/20, 23.

¹⁷ DÖTSCH, 216.

¹⁸ In der Schweiz wird demgegenüber auf die Mehrheit der anwesenden oder vertretenen Stockwerkeigentümer abgestellt; vgl. WERMELINGER AMÉDÉO, Zürcher Kommentar, Zivilgesetzbuch, Das Stockwerkeigentum, Art. 712a–712t ZGB, 2. Auflage, Zürich/Basel/Genève 2019, N. 170 zu Art. 712m ZGB.

¹⁹ § 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 WEG räumt jedem Wohnungseigentümer einen Anspruch auf angemessene bauliche Veränderungen ein, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen. Siehe dazu unten 4.4.

²⁰ Unsicherheiten könnten beispielsweise bei der Errichtung eines Solarcarports entstehen, wo sich die Frage stellen liesse, ob dies bereits eine grundlegende Umgestaltung darstelle. Dazu DÖTSCH, 217; BR-Drs. 168/20, 24.

anzunehmen²¹. Szenarien, in denen der Einbau oder der Ausbau einer Ladestation zu einer unbilligen Benachteiligung eines Wohnungseigentümers führt, sind kaum denkbar. Wird bezüglich einer unter § 20 Abs. 4 WEG fallenden baulichen Veränderung trotzdem ein Beschluss gefasst, hat dies dessen Anfechtbarkeit – nicht aber Nichtigkeit – zur Folge (vgl. § 44 Abs. 1 Satz 1 WEG)²².

4.3 Die Regelung der Kosten- und Nutzentragung (§ 21 WEG)

a. Allgemeines

Der einzelne bzw. die Minderheit der Wohnungseigentümer, welche die bauliche Veränderung ablehnen, diese aber aufgrund des in § 20 Abs. 2 WEG verankerten Anspruchs nicht verhindern können, sollen durch die Regelung von § 21 WEG geschützt werden. Diese Regelung betreffend Kostentragung und Nutzungen bei baulichen Veränderungen bezweckt demnach einen Interessenausgleich²³.

§ 21 Abs. 1 Satz 1 WEG statuiert den Grundsatz, dass die Kosten einer baulichen Veränderung, welche einem Wohnungseigentümer gestattet oder gestützt auf § 20 Abs. 2 WEG auf sein Verlangen hin von der Wohnungseigentümergeinschaft durchgeführt wird, von diesem Wohnungseigentümer zu tragen sind²⁴. Nur der kostentragende Wohnungseigentümer darf die bauliche Veränderung auch nutzen (§ 21 Abs. 1 Satz 2 WEG).

Wurde die bauliche Massnahme mit mehr als zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen und der Hälfte der Miteigentumsanteile beschlossen, so sind die Kosten von sämtlichen Wohnungseigentümern nach dem Verhältnis ihrer Anteile zu tragen, es sei denn, die bauliche Veränderung sei mit unverhältnismässigen Kosten verbunden, oder deren Kosten liessen sich innerhalb eines angemessenen Zeitraums amortisieren (§ 21 Abs. 2 WEG). Auch dann, wenn die genannten Voraussetzungen erfüllt sind, gilt Abs. 2 nur vorbehaltlich des Abs. 1 von § 21 WEG²⁵. Alle Wohnungseigentümer sind zum Mitgebrauch der baulichen Veränderung berechtigt und die Früchte stehen ihnen im Verhältnis ihrer Miteigentumsanteile zu (§ 21 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. § 16 Abs. 1 WEG)²⁶.

Die Kosten anderer als der in § 21 Abs. 1 und 2 WEG bezeichneten baulichen Veränderungen haben die Wohnungseigentümer, die sie beschlossen haben, nach dem Verhältnis ihrer Anteile (§ 16 Abs. 1 Satz 2 WEG) zu tragen (§ 21 Abs. 3 Satz 1 WEG). Unter die Kosten fallen dabei über die Baukosten hinaus auch die Folgekosten für Gebrauch und Erhaltung der baulichen Veränderung²⁷.

²¹ BR-Drs. 168/20, 72.

²² Siehe DÖTSCH, 217; BR-Drs. 168/20, 73.

²³ BR-Drs. 168/20, 73.

²⁴ Gleiches gilt für die Baukosten sowie für die danach entstehenden Kosten des Gebrauchs und der Erhaltung (sog. Folgekosten); dazu BR-Drs. 168/20, 74.

²⁵ SÄCKER FRANZ JÜRGEN/RIXECKER ROLAND/OETKER HARTMUT/LIMPERG BETTINA (Hrsg.), Münchner Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 8, Sachenrecht, §§ 854–1296, WEG, ErbbauRG, 8. Auflage, München 2020 (zitiert: MüKoBGB-AUTOR/IN); MüKoBGB-RÜSCHER, N. 37 zu § 21 WEG.

²⁶ MüKoBGB-RÜSCHER, N. 65 zu § 21 WEG.

²⁷ MüKoBGB-RÜSCHER, N. 76 zu § 21 WEG; BR-Drs. 168/20, S. 75.

Diejenigen Wohnungseigentümer, welche die Kosten der baulichen Veränderungen tragen, sind im Verhältnis ihrer Miteigentumsanteile auch zur Nutzung berechtigt (§ 21 Abs. 3 Satz 2 WEG)²⁸.

b. Ladestation für Elektroautos: Zustimmende Wohnungseigentümer tragen Kosten und Nutzen (§ 21 Abs. 3 WEG)

Die Errichtung einer Ladestation für Elektroautos wird laut DÖTSCH zumeist als «andere bauliche Veränderung» unter § 21 Abs. 3 Satz 1 WEG zu subsumieren sein²⁹. Diejenigen Wohnungseigentümer, welche für die Errichtung einer Ladestation für Elektroautos stimmen, haben also die Kosten im Verhältnis ihrer Anteile auch zu tragen. Diese neuen Regelungen lassen DÖTSCH befürchten, dass für einzelne bauliche Veränderungen im Hinblick auf Kosten- und Nutzenverteilung eigene «Betriebsgemeinschaften» entstehen könnten. Weil die Regelung des § 21 Abs. 3 WEG auch die Folgekosten erfasst, seien diese «Betriebsgemeinschaften» zudem auf Dauer angelegt. Nach Jahrzehnten könnte ein Wohnungseigentümer womöglich von hohen Kosten überrascht werden, wenn die Abstimmungsresultate aufbewahrt worden sind³⁰.

Die Nutzung steht nur denjenigen Wohnungseigentümern zu, welche die Kosten tragen (§ 21 Abs. 3 Satz 2 WEG). Bei einer Ladestation ist die alleinige Nutzung durch die zustimmenden Wohnungseigentümer problemlos denkbar. Bei einer baulichen Veränderung, an welcher faktisch eine Alleinnutzung durch die zustimmenden Wohnungseigentümer unmöglich ist, werden demgegenüber diejenigen Eigentümer, welche Nein gestimmt oder sich der Stimme enthalten haben, zu «Trittbrettfahrern». Sie profitieren von der baulichen Veränderung, ohne dass sie sich an den Kosten beteiligen müssen³¹, und zwar insoweit, als mit dem Einbau meist zugleich auch notwendige Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten an Teilen des Stromnetzes vorgenommen werden³².

Die Pflicht zur Tragung der Kosten einer baulichen Veränderung – einschliesslich der Folgekosten – geht auf einen allfälligen Rechtsnachfolger über³³. Der Erwerber einer Wohnung muss deshalb immer damit rechnen, zur Tragung von Folgekosten einer baulichen Veränderung herangezogen zu werden, welcher sein Rechtsvorgänger zugestimmt hatte. Die Beschlüsse sind gegenüber Rechtsnachfolgern auch dann wirksam, wenn sie nicht in das Grundbuch eingetragen worden sind (§ 10 Abs. 3 Satz 2 WEG)³⁴.

c. Darlegungs- und Beweisproblematik

Bei einer Anfechtungsklage liegt die Darlegungs- und Beweislast für die Tatsachen, welche die Anfechtung begründen, grundsätzlich jeweils beim Kläger. Wenn aber die Kosten einer baulichen Veränderung gemäss § 21 Abs. 3 WEG von den die Massnahme beschliessenden Wohnungsei-

²⁸ MüKoBGB-RÜSCHER, N. 91 zu § 21 WEG.

²⁹ DÖTSCH, 217.

³⁰ Zum Ganzen DÖTSCH, 217.

³¹ Vgl. auch MüKoBGB-RÜSCHER, N. 92 zu § 21 WEG.

³² Zu alledem DÖTSCH, 217.

³³ MüKoBGB-RÜSCHER, N. 88 zu § 21 WEG.

³⁴ DÖTSCH, 222.

gentümern zu tragen sind, müsste die Gemeinschaft der Wohnungseigentümer nachweisen, dass derjenige Eigentümer, auf den die in Frage stehenden (Folge-)Kosten überwältigt werden sollen, der Massnahme auch zugestimmt hat. Rechtssicherheit ist nur dadurch zu erreichen, dass die Kosten für jede einzelne Baumassnahme mitsamt Folgekosten jeweils konkret und eindeutig verteilt bzw. geregelt werden. Das ist zulässig, weil gestützt auf § 21 Abs. 5 Satz 1 WEG die Wohnungseigentümer die Kostenverteilung und Nutzung auch abweichend vom Gesetz festlegen können (siehe dazu 4.3 d. sogleich)³⁵.

d. Abweichende Kosten- und Nutzenverteilung (§ 21 Abs. 5 WEG)

Unter denjenigen Wohnungseigentümern, die bereits von Gesetzes wegen Kosten zu tragen haben, können die Kosten und Nutzungen per Beschluss in Abweichung von der in § 21 Abs. 1–4 WEG vorgesehenen Ordnung verteilt werden (§ 21 Abs. 5 Satz 1 WEG). Durch einen solchen Beschluss dürfen einem Wohnungseigentümer, der nach den vorstehenden Absätzen Kosten nicht zu tragen hat, keine Kosten auferlegt werden (§ 21 Abs. 5 Satz 2 WEG)³⁶. Derjenige Wohnungseigentümer, welcher von Gesetzes wegen keine Kosten zu tragen hätte, dem aber die Mehrheit der Wohnungseigentümer dennoch Kosten auferlegen will, kann eine Anfechtungsklage erheben. Der anfechtende Wohnungseigentümer selbst muss dabei nachweisen, dem Beschluss über die bauliche Veränderung nicht zugestimmt zu haben³⁷.

e. Nachträgliche Gestattung der Nutzung (§ 21 Abs. 4 WEG)

Ein Wohnungseigentümer, der nicht berechtigt ist, Nutzungen aus der baulichen Veränderung zu ziehen, kann verlangen, dass ihm dies nach billigem Ermessen gegen angemessenen Ausgleich und Kostenbeteiligung gestattet wird (§ 21 Abs. 4 WEG)³⁸. Der Wohnungseigentümer hat dabei einen einklagbaren Anspruch auf Beschlussfassung³⁹. Die in § 21 Abs. 4 Satz 1 WEG verankerte Kompetenz zur Beschlussfassung steht sämtlichen – und nicht etwa nur den nutzungsberechtigten – Wohnungseigentümern zu, denn es ist das gemeinschaftliche Eigentum betroffen⁴⁰.

Widerspricht die Teilhabe an der Nutzung dem billigen Ermessen, schliesst das den Anspruch aus. Die Billigkeit gebietet eine Gleichbehandlung aller Wohnungseigentümer, weshalb ein Mangel an Kapazität dem Anspruch auf Teilhabe an der Nutzung nicht entgegensteht. Mit anderen Worten: «Diejenigen Wohnungseigentümer, die die bauliche Veränderung ursprünglich beschlossen haben, haben deshalb grundsätzlich kein besseres Recht als ein Nachzügler, denn ungeachtet der zeitlichen Abfolge geht es um den Gebrauch des gemeinschaftlichen Eigentums.»⁴¹

³⁵ Zum Ganzen DÖTSCH, 218.

³⁶ BR-Drs. 168/20, 78.

³⁷ Zu alledem DÖTSCH, 218.

³⁸ MüKoBGB-RÜSCHER, N. 94 und 96 zu § 21 WEG.

³⁹ Gegebenenfalls ist eine sogenannte Beschlussersetzungsklage gemäss § 44 Abs. 1 Satz 2 WEG zu erheben; näher MüKoBGB-RÜSCHER, N. 100, 119 zu § 21 WEG.

⁴⁰ MüKoBGB-RÜSCHER, N. 100 zu § 21 WEG; BR-Drs. 168/20, 77.

⁴¹ BR-Drs. 168/20, 77.

Wird dem ersuchenden Wohnungseigentümer die Teilhabe an der Nutzung durch Beschluss gestattet, so gilt erstens für die Nutzungen § 21 Abs. 3 WEG sinngemäss (§ 21 Abs. 4 Satz 2 WEG). Das heisst, dass der Eigentümer zum Mitgebrauch berechtigt ist (§ 21 Abs. 3 Satz 2 i.V.m. § 16 Abs. 1 Satz 3 WEG)⁴². Zweitens muss für die Teilhabe an der Nutzung ein angemessener Ausgleich geleistet werden (§ 21 Abs. 4 Satz 1 WEG), welcher sich auf die Kosten zu beziehen hat, die bis zum Beschluss angefallen sind⁴³. Angemessen ist ein Ausgleich laut der Begründung zum Gesetzesentwurf dann, wenn er sich auf diejenigen Kosten der Vergangenheit bezieht, welche zumindest indirekt einen Zusammenhang mit der künftigen Nutzung durch den um Teilhabe ersuchenden Eigentümer aufweisen. Daher sind die in der Vergangenheit angefallenen Betriebskosten nicht auszugleichen und es ist allenfalls eingetretenen Verschlechterungen der Anlage beim Ausgleich Rechnung zu tragen⁴⁴. § 21 Abs. 4 WEG hat laut DÖTSCH das Potenzial, «schnell ein Tummelplatz für nicht immer lösungsorientiert denkende Zeitgenossen zu werden»⁴⁵. Obschon der Ausgleichsbetrag an die Gemeinschaft zu entrichten ist, kommt er denjenigen Wohnungseigentümern zugute, welche die Kosten bis zur Beschlussfassung zu tragen hatten⁴⁶. So sind Fälle denkbar, in welchen dem Erwerber einer Wohnung Zahlungen zugutekommen, welche die durch den vorherigen Eigentümer getragenen Kosten ausgleichen sollen. Die Gesetzesbegründung schweigt sich darüber aus, ob und wie das durch die finanzierenden und nutzenden Wohnungseigentümer anders geregelt werden kann⁴⁷. Drittens erfolgt ab Beschlussfassung eine anteilmässige Beteiligung an den Kosten (§ 21 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 21 Abs. 3 Satz 1 WEG).

4.4 Anspruch auf bauliche Veränderungen zum Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge (§ 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 WEG)

a. Allgemeines

§ 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 WEG räumt jedem Wohnungseigentümer⁴⁸ einen einklagbaren⁴⁹ Anspruch auf angemessene bauliche Veränderungen ein, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen⁵⁰. Über deren Durchführung ist gemäss § 20 Abs. 2 Satz 2 WEG im Rahmen ordnungsgemässer Verwaltung zu beschliessen⁵¹. Als dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienend gelten bauliche Veränderungen, welche das Laden der Batterie eines Fahrzeugs ermöglichen. Über den Begriff der baulichen Veränderungen hinaus werden aber beispielsweise

⁴² Zum Anspruch auf einen anteilmässigen Anspruch auf die Früchte siehe § 21 Abs. 3 Satz 2 i.V.m. Art. 16 Abs. 1 Satz 1 und 2 WEG.

⁴³ Der Betrag ist im Gestattungsbeschluss festzulegen; MüKoBGB-RÜSCHER, N. 104 zu § 21 WEG.

⁴⁴ MüKoBGB-RÜSCHER, N. 105 zu § 21 WEG. Zum Ganzen BR-Drs. 168/20, 77 f.

⁴⁵ DÖTSCH, 223.

⁴⁶ BR-Drs. 168/20, 78.

⁴⁷ Ein diesbezüglich möglicherweise sinnvolles Vorgehen wäre die Zuweisung der Ausgleichszahlungen als Erhaltungsrücklage im Interesse aller betroffenen Wohnungseigentümer per Mehrheitsbeschluss; siehe DÖTSCH, 223.

⁴⁸ Gemäss § 554 BGB wird neu auch dem Mieter ein entsprechender Anspruch gegenüber dem Vermieter eingeräumt, dass dieser bauliche Veränderungen der Mietsache erlaubt, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen. Dazu MüKoBGB-RÜSCHER, N. 96 zu § 20 WEG.

⁴⁹ Vgl. BR-Drs. 168/20, 68. Zu den Einzelheiten der Klagbarkeit des Anspruchs siehe DÖTSCH, 222.

⁵⁰ Der Anspruch richtet sich auf die Gestattung der Vornahme der Massnahme gemäss § 20 Abs. 2 Satz 1 WEG bzw. die Ermächtigung der Gemeinschaft der Wohnungseigentümer zur Durchführung der Massnahme. Vgl. MüKoBGB-RÜSCHER, N. 84 zu § 20 WEG.

⁵¹ DÖTSCH, 219; siehe auch MüKoBGB-RÜSCHER, N. 97, 120 zu § 20 WEG.

auch das mit der Konstruktion und dem Betreiben einer Ladestation verbundene Verlegen von Leitungen, Eingriffe in die Stromversorgung sowie Vertragsanpassungen beim Strombezug für die Gemeinschaft von der Norm einbezogen. Ebenso erfasst der Anspruch die spätere Verbesserung der Lademöglichkeit. Entgegen dem eng gefassten Wortlaut ist der Begriff der Lademöglichkeit gemäss der Begründung zum Gesetzesentwurf weit auszulegen⁵².

Die beiden Fragen, ob die im Zusammenhang mit der Lademöglichkeit für Elektroautos verlangte, angemessene bauliche Veränderung vorgenommen werden soll (§ 20 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 WEG) und wie sie durchzuführen ist (§ 20 Abs. 2 Satz 2 WEG), bilden Gegenstand eines einheitlichen Beschlusses⁵³. Hinsichtlich der Durchführung kann die Gemeinschaft der Wohnungseigentümer einerseits beschliessen, dass sie vom einzelnen Eigentümer selbst vorzunehmen und zu finanzieren ist. Andererseits kann die Gemeinschaft die bauliche Veränderung in einem ersten Schritt auch selbst übernehmen und finanzieren sowie alsdann die Kosten auf den entsprechenden Eigentümer überwälzen (§ 21 Abs. 1 WEG)⁵⁴.

Obwohl die neue Bestimmung des § 20 Abs. 2 WEG dem Wohnungseigentümer einen Anspruch auf die Errichtung einer Lademöglichkeit für Elektroautos gewährt, richtet er sich nicht auf die beste und erschwinglichste Installation⁵⁵. Auch kann die Gemeinschaft bezüglich der Durchführung bis in die Details gehende Vorgaben machen. Der Zweck dieses Ermessensspielraums für das Setzen von Leitlinien zur Durchführung besteht darin, dass die Gemeinschaft auf solche Weise die technische Kompatibilität für alle baulichen Veränderungen in diesem Bereich sicherstellen kann. Dem entsprechenden Ermessen werden durch den Anspruch eines jeden Eigentümers gegenüber der Gemeinschaft auf ordnungsmässige Verwaltung (§ 18 Abs. 2 Nr. 1 WEG)⁵⁶ Grenzen gesetzt⁵⁷. Im Rahmen von Beschlussersetzungsklagen (§ 44 Abs. 1 Satz 2 WEG) liegt es sodann an der Rechtsprechung, dafür zu sorgen, dass der individuelle Anspruch aus § 20 Abs. 2 WEG auch tatsächlich verwirklicht wird, wenn die Mehrheit an Wohnungseigentümern dies zu verhindern versucht⁵⁸. Sofern die Voraussetzungen des § 20 Abs. 2 Satz 1 WEG erfüllt sind, muss das Gericht anstelle der Gemeinschaft der Wohnungseigentümer über die Durchführung der baulichen Veränderung einen Ermessensentscheid fällen⁵⁹.

⁵² Zum Ganzen BR-Drs. 168/20, 69; DÖTSCH, 219.

⁵³ BR-Drs. 168/20, 68; DÖTSCH, 220.

⁵⁴ MükOBGB-RÜSCHER, N. 127 zu § 20 WEG; DÖTSCH, 220.

⁵⁵ So DÖTSCH, 220.

⁵⁶ Der darin verankerte Anspruch führt dazu, dass jeder Wohnungseigentümer von der Gemeinschaft der Wohnungseigentümer eine Verwaltung des gemeinschaftlichen Eigentums verlangen kann, die dem Interesse der Gesamtheit der Wohnungseigentümer nach billigem Ermessen (ordnungsmässige Verwaltung und Benutzung) und, soweit solche bestehen, den gesetzlichen Regelungen, Vereinbarungen und Beschlüssen entspricht. Zum Ganzen auch BÄRMANN JOHANNES/PICK ECKHART, Wohnungseigentumsgesetz, Kommentar, 20. Auflage, München 2020, N. 4 f. zu § 18 WEG.

⁵⁷ DÖTSCH, 220.

⁵⁸ MükOBGB-RÜSCHER, N. 199 zu § 20 WEG.

⁵⁹ BR-Drs. 168/20, 68. Kritisch DÖTSCH, 222, der befürchtet, die Gerichte könnten auf diese Weise mit Fragen zur Detailplanung befasst werden und eine allzu stark beratende Rolle übernehmen.

b. Faktische Hindernisse

In tatsächlicher Hinsicht denkbar ist eine Situation, in welcher die Ladeinfrastruktur – d.h. die Batterie oder die Parkplätze – für die benutzenden Wohnungseigentümer nicht ausreicht, etwa weil der Rechtsnachfolger eines bisherigen Wohnungseigentümers die Infrastruktur neu mitbenutzen möchte. Jedenfalls lässt das den Anspruch nicht untergehen; die Gemeinschaft der Wohnungseigentümer muss vielmehr eine Lösung finden, welche das Erfordernis der Gleichbehandlung erfüllt. Wird nach- bzw. aufgerüstet, müssen alle Interessierten die Kosten entsprechend § 21 Abs. 1 Satz 1 WEG gemeinsam tragen⁶⁰.

In Deutschland scheint im Zusammenhang mit grösseren Ladeinfrastrukturen praktisch vor allem das Problem zu bestehen, dass von den öffentlichen Leitungen hin zur Ladeinfrastruktur kein ausreichender Stromanschluss hergestellt werden kann. Die Unmöglichkeit des Anspruchs bewirkt dabei dessen Untergang (§ 275 Abs. 1 BGB)⁶¹.

c. Voraussetzungen des Anspruchs im Einzelnen

Die bauliche Veränderung im Zusammenhang mit der Lademöglichkeit muss gemäss § 20 Abs. 2 WEG angemessen sein. Darüber ist im Einzelfall unter Berücksichtigung aller Umstände zu entscheiden⁶². Nicht angemessen ist die Errichtung einer Ladeinfrastruktur laut Begründung zum Gesetzesentwurf dann, wenn der Wohnungseigentümer nicht bereits über das Recht verfügt, sein Elektroauto für die Ladezeit auf dem gemeinschaftlichen Eigentum abzustellen⁶³. Ob sich das Recht aufgrund von Sondereigentum, einem Sondernutzungsrecht oder einem Recht zum Mitgebrauch einer gemeinschaftlichen Abstellfläche ergibt, soll unerheblich sein⁶⁴. Unproblematisch sind diejenigen Fälle, in welchen die Parkfläche im Sondereigentum des Anspruchsberechtigten steht oder er daran ein Sondernutzungsrecht hat. Schwieriger dürfte sich die Situation dann gestalten, wenn dem Wohnungseigentümer lediglich ein Mitgebrauchsrecht an einer gemeinschaftlichen Parkfläche zusteht. So kann etwa der mit Lademöglichkeit ausgestattete Parkplatz durch andere Fahrzeughalter «zugeparkt» werden. Wie diese Problematik zu lösen ist, scheint bis anhin noch nicht geklärt zu sein⁶⁵.

⁶⁰ Zu alledem DÖTSCH, 220 f.

⁶¹ So DÖTSCH, 220.

⁶² MüKoBGB-RÜSCHER, N. 114 zu § 20 WEG.

⁶³ DÖTSCH, 221, weist darauf hin, dass die Begründung zum Gesetzesentwurf zum Schluss gelangt, dass bei Fehlen eines solchen Rechts der Anspruch auf Errichtung einer Lademöglichkeit in der Regel nicht bestehe. Nicht weiter erläutert wird jedoch, wie das «in der Regel» zu verstehen sei.

⁶⁴ Siehe zum Ganzen BR-Drs. 168/20, 70.

⁶⁵ DÖTSCH, 221.

4.5 Benutzung bereits bestehender Parkplätze

Zuletzt sei auf eine Schwierigkeit hingewiesen, welche sich ergeben kann, wenn die Ladeinfrastruktur auf bereits existierenden gemeinsamen Parkplätzen errichtet wird. Möchte ein Wohnungseigentümer, welcher sich der Stimme enthalten hat, nur den Parkplatz benutzen, ohne sein Auto zu laden, so ist er dazu berechtigt. § 16 Abs. 1 Satz 3 WEG statuiert nämlich, dass jeder Wohnungseigentümer zum Mitgebrauch des gemeinschaftlichen Eigentums berechtigt ist. Gelöst werden kann diese Problematik dadurch, dass die Wohnungseigentümer gestützt auf § 19 Abs. 1 WEG die Benutzung der gemeinschaftlichen Parkplätze durch Vereinbarung regeln, was jedoch die Gefahr von Ungleichbehandlungen mit sich bringt⁶⁶.

5. DENKANSTÖSSE FÜR DEN SCHWEIZERISCHEN GESETZGEBER

Um Lademöglichkeiten im Rahmen von Stockwerkeigentum effektiv zu ermöglichen, erscheint die Verankerung eines dahingehenden Anspruchs im Gesetz als unumgänglich. Dem einzelnen Stockwerkeigentümer müsste das Recht eingeräumt werden, die für das Laden von Elektrofahrzeugen erforderlichen baulichen Massnahmen auch gegen den Willen von nicht zustimmenden Stockwerkeigentümern zu verlangen und nötigenfalls gerichtlich durchzusetzen. Hinsichtlich der Kostentragung wären die nicht zustimmenden Stockwerkeigentümer wohl bereits *de lege lata* durch das Gesetz geschützt: Wenn die Ladestation als gemeinschaftliche Anlage nur einzelnen Stockwerkeinheiten dient, ist dies gemäss Art. 712h Abs. 2 Ziff. 1 und Abs. 3 ZGB bei der Verteilung der Kosten für Unterhalt, Reparaturen und Erneuerungen zu berücksichtigen. Die für den Einbau der Infrastruktur aufgewendeten Kosten, einschliesslich der sich ergebenden Folgekosten, wären sodann u.E. eher von den nutzenden Stockwerkeigentümern zu tragen, statt wie in Deutschland von den zustimmenden Wohnungseigentümern. Dies hätte den Vorteil, dass die Abstimmungsresultate nicht auch noch für Jahre nach der Abstimmung aufbewahrt werden müssen. Auch ist das Problem der Trittbrettfahrer wohl weniger prävalent, weil die ausschliessliche Nutzung durch einzelne Stockwerkeigentümer nach dem Gesetzeswortlaut «zu berücksichtigen» ist. Wenn also anlässlich des Einbaus einer Ladestation ebenfalls Erneuerungsarbeiten an der übrigen Infrastruktur vorgenommen werden, kann auch dies bei der Kostenverteilung auf der Grundlage von Art. 712h ZGB mitberücksichtigt werden. So liessen sich die Kosten für die Renovation der durch alle Stockwerkeigentümer genutzten Strominfrastruktur auch auf sämtliche Stockwerkeigentümer verteilen. Bei den nur die Lademöglichkeit betreffenden Kosten würde auf die ausschliessliche Nutzung durch einzelne Stockwerkeigentümer abgestellt, indem nur diesen die Kosten im Verhältnis zur Nutzung überwältigt würden.

⁶⁶ Anschaulich zum Ganzen DÖTSCH, 219, der von «einer Art Gruppensondernutzungsrecht für «Testajünger» durch Mehrheitsbeschluss» spricht.

Rechnung zu tragen ist auch dem Interesse einer Stockwerkeigentümergeinschaft, «Insel-lösungen» zu vermeiden. Dies liesse sich mit Blick auf die Regelung in Deutschland (siehe § 20 Abs. 2 Satz 2 WEG) dadurch erreichen, dass die Versammlung der Stockwerkeigentümer trotz des Anspruchs auf Vornahme der baulichen Massnahme noch über die Modalitäten der Durchführung zu beschliessen hätte und dazu gewisse Vorgaben machen könnte. Festgelegt werden müsste ebenfalls, wie umfassend der Anspruch auf Vornahme der für das Laden von Elektrofahrzeugen erforderlichen baulichen Massnahmen sein soll. Sollen darin auch bauliche Massnahmen inbegriffen sein, die nur mittelbar dem Laden des Elektrofahrzeugs dienen, wie das nach der deutschen Regelung der Fall ist? Soll der Anspruch ebenfalls die Verbesserung der Lademöglichkeit umfassen? Dies sind Fragen, die der Gesetzgeber noch zu klären hätte. Im Weiteren scheint die Frage der Parkplätze nicht ganz einfach zu lösen zu sein. Es wäre stossend und böte vermutlich Anlass zu Streitigkeiten, wenn ein Stockwerkeigentümer, welcher die Ladestation nicht benutzt und dementsprechend nicht mitfinanziert, ständig den Parkplatz besetzen würde. Auf diese Weise wäre der die Lademöglichkeit nutzende Stockwerkeigentümer in der Nutzung blockiert bzw. eingeschränkt.

Obschon die Verankerung eines grundsätzlichen Anspruchs des einzelnen Stockwerkeigentümers auf Vornahme der baulichen Massnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung einer Ladestation für Elektrofahrzeuge sinnvoll erscheint, ergeben sich – wie dies auch bei der deutschen Regelung ersichtlich geworden ist – auf den zweiten Blick einige offene Fragen. Diese gilt es sorgfältig zu prüfen und gesetzgeberisch zu entscheiden, um nicht weitere Streitpunkte zu schaffen, was dem Anliegen der Elektromobilität gerade nicht förderlich wäre.

