

Bundesbüro

Verband Privater Bauherren e.V.
Chausseestraße 8, 10115 Berlin

Telefon 030/278901-0
Fax 030/278901-11

www.vpb.de
info@vpb.de



**Stellungnahme des
Verbands Privater Bauherren e.V. (VPB)
zum Diskussionsentwurf eines Gesetzes zur
Förderung von Barrierefreiheit und
Elektromobilität im Miet- und
Wohnungseigentumsrecht**

Als älteste Verbraucherschutzorganisation im Baubereich vertritt der Verband Privater Bauherren e.V. (VPB) seit über 40 Jahren die Interessen privater Bauherren und damit auch die Interessen privater Eigentümer und Vermieter.

Zum Zweck der Verbraucherberatung und -aufklärung leistet der VPB dabei umfassende Öffentlichkeitsarbeit für den gesamten privaten Immobiliensektor und sorgt dafür, dass private Bauherren die Möglichkeit bekommen, zu allen Fragen, die zum Beispiel mit Baugrund- und Immobilienerwerb und sämtlichen Baumaßnahmen, etwa auch der Renovierung und Modernisierung, sowie deren Finanzierung im Zusammenhang stehen, fachlich qualifiziert beraten und betreut zu werden. Der VPB ist bundesweit mit Regionalbüros vertreten.

Zum Diskussionsentwurf nehmen wir wie folgt Stellung:

A. Allgemeine Stellungnahme

Der VPB begrüßt grundsätzlich die Pläne der Bundesregierung zur Förderung von Barrierefreiheit und umweltschonenderer Mobilitätskonzepte im Miet- und Wohnungseigentumsrecht.

Es bedarf auch aus unserer Sicht als Verbraucherschutzorganisation für eine zukunftsfähige und klimafreundliche Mobilität, insbesondere für den Straßenverkehr, eines zügigen gesamtgesellschaftlichen Umdenkens und eines Umstiegs auf ressourcenschonende und umweltfreundliche Fortbewegungsmittel, wobei die Umsetzung grundsätzlich technologieoffen und nicht allein auf die Elektromobilität beschränkt erfolgen sollte. Gleichzeitig ist es speziell in den Ballungsräumen erforderlich, abseits des Individualverkehrs, alternative, nachhaltige Mobilitätskonzepte zu fördern und umzusetzen.

Den Diskussionsentwurf sieht der VPB allerdings kritisch. Insbesondere der Entwurf des neuen § 554 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB-E) belastet aus unserer Sicht zu einseitig und unverhältnismäßig Vermieter und Eigentümer.

Zu den geplanten Neuerungen nehmen wir im Einzelnen wie folgt Stellung:

B. Stellungnahme im Einzelnen

I. § 554 BGB-E (Lademöglichkeit für elektrisch betriebene Fahrzeuge)

1. Absatz 1 Satz 1

Grundsätzlich hält der VPB die Regelung des § 554 Absatz 1 Satz 1 BGB-E für nachvollziehbar und konsequent. Die Vorschrift sollte sich allerdings deutlich näher am bestehenden § 554a Absatz 1 Satz 1 BGB orientieren. In der jetzigen Fassung ist der Anspruch nach Absatz 1 jedenfalls zu weitgehend und einseitig zu Lasten des Vermieters ausgestaltet. Auch bei § 554 Absatz 1 Satz 1 BGB-E sollte grundsätzlich eine umfassende Interessenabwägung der Vertragsparteien und möglicher Mitmieter der

jeweiligen Stellplatzkonstellation erfolgen.

Der Mieter sollte stets ein über die Erforderlichkeit der Maßnahme hinausgehendes konkretes berechtigtes Interesse nachweisen müssen. Eine generalisierende Betrachtungsweise unter dem allgemeinen Hinweis, „gerade vor dem Hintergrund des zu erwartenden Bedeutungszuwachses der Elektromobilität und des Klimaschutzes habe generell jeder Mieter an solchen Maßnahmen ein Interesse“, wird der Bedeutung der einander gegenüberstehenden, verfassungsrechtlich - vorrangig durch Artikel 14 Absatz 1 Grundgesetz (GG) - geschützten Positionen jedenfalls nicht gerecht und erscheint teilweise sogar verfassungsrechtlich bedenklich.

Denn selbst wenn Maßnahmen nach § 554 Absatz 1 Satz 1 BGB-E in der Regel nicht so individuell und facettenreich wie bei § 554a BGB sein werden, kann im Verhältnis regelmäßig selbst die Installation einer Ladeeinrichtung größere bauliche Änderungen erforderlich machen. Unter anderem die Verbraucherzentralen weisen ausdrücklich darauf hin, dass der Installationsaufwand stark von den individuellen Gegebenheiten vor Ort abhängig ist.¹

Aber selbst im Lichte einer durchschnittlichen baulichen Änderung für die Installation einer Ladeeinrichtung gilt das Vorgesagte. Schließlich ist der Anspruch des Mieters nach § 554 Absatz 1 Satz 1 BGB-E besonders weitgehend. Die Gesetzesbegründung geht insoweit jedenfalls davon aus, dass „alle Veränderungen an der Bausubstanz, die nicht mehr vom üblichen Mietgebrauch gedeckt sind“, erfasst werden und die Begrifflichkeiten des Absatzes 1 grundsätzlich keine Maßnahme ausschließen. Dabei kann den Vermieter im Einzelfall sogar neben der passiven Duldung auch eine aktive Vornahme weiterer Handlungen treffen. Die einseitige Belastung des Vermieters setzt sich fort, wenn der Gesetzgeber konstatiert, der Anspruch erstrecke sich inhaltlich nicht nur auf die Ersteinrichtung einer Ladeinfrastruktur, sondern auch auf solche Maßnahmen, die der Gewährleistung der Nutzbarkeit einer bereits vorhandenen Lademöglichkeit dienen. Dies alles, während nach Absatz 3 des § 554 BGB-E der Mieter nach Beendigung des Mietverhältnisses grundsätzlich nicht zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands verpflichtet werden soll.

An dieser Einschätzung ändert letztlich auch der § 554 Absatz 2 Nummer 2 BGB-E nichts. Dessen Anwendungsbereich ist derart eng, dass er - wie auch die Gesetzesbegründung an mehreren Stellen einräumt (siehe unter anderem oben „generalisierende Betrachtungsweise“, S. 14 Absatz 3 des DiskE) - kaum mehr als Korrektiv zu Gunsten des Vermieters eingreifen kann.

Formulierungsvorschlag für § 554 Absatz 1 Satz 1 BGB-E:

(1) ¹Der Mieter kann vom Vermieter die Erlaubnis zu baulichen Veränderungen

¹ <https://www.energie2020.nrw/wissen/energie/ladestation-installieren-so-schaetzen-sie-den-aufwand-ein-22558> | 10.08.2016, 16:05 Uhr

oder sonstigen Maßnahmen sowie die Vornahme weiterer Handlungen verlangen, die zur Errichtung oder Nutzung einer Lademöglichkeit für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. S. 898) in der jeweils geltenden Fassung auf einer ausschließlich dem Mieter zur Nutzung vermieteten Stellfläche erforderlich sind, **wenn er ein berechtigtes Interesse daran hat.**

2. Absatz 2

§ 554 Absatz 2 Satz 1 BGB-E sollte entsprechend der vorstehenden Ausführungen zu Absatz 1 Satz 1 der Vorschrift grundsätzlich offener formuliert werden, um für den konkreten Einzelfall zu gewährleisten, dass die Interessen der Parteien angemessen in Ausgleich gebracht werden können.

Hierzu wäre beispielsweise die Einführung eines Erlaubnisverweigerungsrechts aus „wichtigem Grund“ als Auffangtatbestand in § 554 Absatz 2 BGB-E denkbar.

Formulierungsvorschlag für § 554 Absatz 2 Satz 1 BGB-E:

(2) ¹Der Vermieter kann seine Erlaubnis sowie die Vornahme weiterer Handlungen verweigern, wenn

1. er sich gegenüber dem Mieter in Textform verpflichtet, unverzüglich Maßnahmen durchzuführen, um eine ausreichende und dem Mieter zugängliche Lademöglichkeit für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Objekt zur Verfügung zu stellen, ~~oder~~

2. sein Interesse an der unveränderten Erhaltung der Mietsache oder des Gebäudes das Interesse des Mieters an der Errichtung oder Nutzung der Lademöglichkeit auch unter Berücksichtigung von Belangen des Klimaschutzes deutlich überwiegt; dabei sind auch die berechtigten Interessen Dritter, insbesondere anderer Mieter, zu berücksichtigen, **oder**

3. unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Erlaubnis zu baulichen Veränderungen oder sonstigen Maßnahmen sowie die Vornahme weiterer Handlungen nach Absatz 1 dem Vermieter nicht zugemutet werden kann.

2. Absatz 3

Absatz 3 des § 554 BGB-E sollte ersatzlos gestrichen werden.

Der Umstand, dass anders als nach allgemeinen Grundsätzen beziehungsweise nach § 546 BGB der Mieter grundsätzlich nicht zum Rückbau der Ladeinfrastruktur bei Beendigung des Mietverhältnisses verpflichtet sein soll, ist unverhältnismäßig und für Vermieter und Eigentümer schlichtweg nicht hinnehmbar.

Ähnlich wie bei den meisten anderen An-/Umbauten und sonstigen baulichen Änderungen kann auch bei einer Lademöglichkeit nach

§ 554 Absatz 1 Satz 1 BGB-E nicht per se davon ausgegangen werden, dass diese grundsätzlich nützlich ist und eine Weitervermietung etwa begünstigt. Der in der Gesetzesbegründung formulierte „zu erwartende Bedeutungszuwachs der Elektromobilität“ erscheint zumindest zum jetzigen Zeitpunkt sehr spekulativ. Entsprechend verhält es sich mit einer „Aufwertung der Mietsache“.

Aktuell sind laut Statistik des Kraftfahrtbundesamtes (Stand: 1. Januar 2018) in der Bundesrepublik Deutschland 53.861 Elektro-Personenkraftwagen zugelassen. Das sind 0,1 Prozent aller in Deutschland zugelassenen PKW. Daneben gibt es weitere 44.419 PKW, die sogenannte Plug-in Hybride sind und ebenfalls 0,1 Prozent aller zugelassenen PKW ausmachen. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Vermieter also einen Nachmieter für einen Stellplatz findet, der eine Lademöglichkeit für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug benötigt, ist erkennbar gering, selbst wenn das Kraftfahrtbundesamt gegenwärtig erhebliche Steigerungen bei alternativen Antriebsarten verzeichnet.

Gleichzeitig sind die möglichen räumlichen und baulichen Einschränkungen des Stellplatzes abhängig von der jeweiligen Lademöglichkeit für den Vermieter nicht unerheblich. Darüber hinaus sind aber die möglichen wirtschaftlichen Folgen für den Vermieter schlichtweg unüberschaubar: Wird die Lademöglichkeit bis auf Weiteres nicht genutzt, muss der Vermieter diese beispielsweise entweder auf eigene Kosten zurückbauen und fachgerecht entsorgen oder jedenfalls regelmäßig warten und instand halten lassen. Nicht verwunderlich ist es daher auch, dass die Gesetzesbegründung ihrerseits – insoweit mit Blick auf den Mieter – davon ausgeht, dass die Wiederherstellung des Ursprungszustands aufwändig und mit nicht unerheblichen Kosten verbunden sein kann (S. 18 Absatz 2 des DiskE). Nicht zu vergessen, dass – so ebenfalls die Begründung – dem Mieter unter Umständen, wenn die Voraussetzungen des § 539 Absatz 1 BGB vorliegen, ein Anspruch auf Aufwendungsersatz gegen den Vermieter zustehen kann.

Gänzlich unbeleuchtet lässt der Diskussionsentwurf auch, welche vor allem wirtschaftlichen Folgen es für eine dezentrale Ladeinfrastruktur und damit den einzelnen Vermieter und Eigentümer hat, wenn die gegenwärtigen Schwächen der Technologie, speziell die Akku-Kapazitäten und -ladezeiten, schließlich tatsächlich beseitigt werden und selbst für Elektrofahrzeuge ein kurzer Tank- beziehungsweise Ladestopp unterwegs genügt. Es ist jedenfalls wahrscheinlich, dass Vermieter auch in diesem Fall mit nicht unerheblichen (Folge-)Kosten, etwa für den Rückbau und die fachgerechte Entsorgung der Lademöglichkeiten, belastet werden.

Abschließend sei noch der nachfolgende Hinweis erlaubt:

Wenn die Gesetzesbegründung davon ausgeht, man setze für Mieter mit der Befreiung vom Rückbauerfordernis einen größeren Anreiz zum Einbau einer Ladeeinrichtung, setzt man wohlmöglich gleichzeitig für Vermieter einen Anreiz, Wohnung samt Stellplatz beziehungsweise den gesonderten Stellplatz nicht an Mieter mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu vermieten.

3. Absatz 4

Auf Absatz 4 kann aus Sicht des VPB vollständig verzichtet werden. Er enthält keinen erkennbaren Regelungsgehalt, sondern ist rein deklaratorischer Natur und daher entbehrlich.

II. Artikel 2 (Änderung des Wohnungseigentumsgesetzes)

Im Hinblick auf den gegenwärtigen Entwurf des § 554 BGB-E sieht der VPB insoweit auch die betreffenden (Folge-)Änderungen des WEG teilweise kritisch. Hierzu verweisen wir im Wesentlichen auf unsere Ausführungen unter I. Darüber hinaus hält der VPB die geplanten Änderungen des WEG für konsequent und nachvollziehbar:

Die Durchsetzung baulicher Maßnahmen, zum Beispiel zur Förderung der Barrierefreiheit, scheitern regelmäßig am Widerstand der anderen Wohnungseigentümer. Das liegt, wie die Begründung des DisKE zurecht konstatiert, häufig auch daran, dass die anderen Eigentümer kein unmittelbares Interesse an der jeweiligen Maßnahme haben, beeinträchtigende Umstände hinnehmen müssten und das potentielle Kostenrisiko fürchten.

Um solche baulichen Maßnahmen durchsetzbar zu machen, bedarf es daher einer gesetzlichen Privilegierung der Maßnahmen im Verhältnis der Wohnungseigentümer untereinander, wie mit § 21 Absatz 5 Nummer 7 WEG-E und § 22 Absatz 3 WEG-E nunmehr geplant. Dabei ist allerdings zugleich darauf zu achten, dass denjenigen Eigentümer, die kein unmittelbares Interesse an der Maßnahme haben, jedenfalls aber keinen unmittelbaren Nutzen aus dieser ziehen können, die Kosten der Maßnahme sowie deren Folgekosten erstattet werden beziehungsweise die Kosten nicht oder nur anteilig von diesen getragen werden müssen. Für folgerichtig hält der VPB daher die geplanten Änderungen des § 16 Absatz 4 WEG-E hinsichtlich der Beschlusskompetenz und Kostenverteilung sowie die Änderung § 21 Absatz 6 WEG-E.

Berlin, 03.09.2018

Ansprechpartner:

Herr Rechtsanwalt (Syndikusrechtsanwalt)
Georg-Christopher Broich

Verband Privater Bauherren e.V.
Chausseestraße 8
10115 Berlin

T: 030-2789010 | M: broich@vpb.de

Diese Stellungnahme darf auf der Website des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz veröffentlicht werden.