

Verkehrspolitische Forderungen -Elektromobilität- Hier: Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG)

Im Rahmen des Klimaschutzgesetzes, das im Dezember 2019 in Kraft getreten ist, werden die Klimaschutzziele und die Klimaneutralität 2050 gesetzlich verankert und als Zwischenschritt bis 2030 die Verminderung der Treibhausgasemissionen um 55 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 festgeschrieben. Das Klimaschutzgesetz schreibt zum ersten Mal verbindlich vor, wie viel CO² jeder Bereich in jedem Jahr ausstoßen darf und legt damit jährliche Minderungspflichten für die Sektoren Verkehr, Energie, Industrie, Gebäude, Landwirtschaft und Abfall bis zum Jahr 2030 fest. Ein Überprüfungs- und Nachsteuerungsmechanismus verpflichtet bei Zielverfehlung zur Auflage eines Sofortprogramms mit Maßnahmen, die den jeweiligen Sektor wieder auf Kurs bringen.

Zweck dieses Gesetzes ist es, die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben sicher zu stellen. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen. Danach soll der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter zwei Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau begrenzt werden, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Auch soll damit das Bekenntnis Deutschlands auf dem UN-Klimagipfel am 23. September 2019 in New York gestützt werden, bis 2050 Treibhausgasneutralität als langfristiges Ziel zu verfolgen.

Die CO²-Emissionen sind in den letzten Jahren jedoch nicht gesunken, sondern angestiegen, und liegen nun über denen des Vergleichsjahrs. Um das Klimaschutzziel zu erreichen, braucht es eine Verkehrs- und eine Antriebswende. Dafür muss der Anteil elektrischer Fahrzeuge im Verkehr deutlich erhöht werden, denn sie sind der Schlüssel der Energiewende im Verkehr. Schon heute sind sie Verbrennern gegenüber teilweise im Vorteil. Es ist davon auszugehen, dass dieser Vorsprung wachsen wird, je schneller die Potenziale zur CO²-Minderung ausgeschöpft werden. Diese gibt es im Bereich des Fahrstromes und bei der Batterieherstellung. Für einen weiteren Markthochlauf der Elektromobilität, der nach unserer Ansicht auch die Zukunftsfähigkeit des stärksten Wirtschaftszweigs in Deutschland, die Automobilindustrie, sichern würde, gibt es noch Einiges zu tun.

Dass das Bundeskabinett am 23.03.2020 den Entwurf des sogenannten **Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetzes (WEMoG)** beschlossen hat, welches das Wohnungseigentumsrecht umfassend modernisiert, ist ein weiterer wichtiger Schritt für den Markthochlauf der Elektromobilität.

Der ACE fordert die Förderung privater Ladeinfrastruktur schon lange. **Wir begrüßen das WEMoG, weil**

- **es den Ausbau der Elektromobilität fördert:**
 - ein großer Teil der Besitzer von E-Pkw lädt diesen zuhause bzw. möchte diesen zuhause laden;
 - Wohnungseigentümern mit Stellplätzen zu erleichtern, Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge installieren zu lassen, dürfte für viele

Menschen wesentlich zur Kaufentscheidung für ein Elektroauto beitragen;

- **es einen rechtlichen Anspruch gegenüber Eigentümerversammlungen schafft:**
 - o bisher hatten Wohnungseigentümer keinen Anspruch auf bauliche Veränderungen und es war die Zustimmung aller Wohnungseigentümer nötig,
 - o nun wurden diese Defizite in den Beschlussquoren der Eigentümerversammlung bereinigt,
 - o so wird es Wohnungseigentümern erleichtert, bauliche Veränderungen in bestehenden Wohnhäusern und -anlagen vorzunehmen;
- **auch Mieter künftig einen Anspruch darauf haben, dass Vermieter den Einbau einer Elektro-Ladestation auf Kosten der Mieter gestatten;**
- **die baulichen Veränderungen, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen, sich nicht nur auf Elektroautos und Plug-in-Hybride, sondern auch auf E-Bikes beziehen**
- **der Anspruch sich nicht nur auf die Anbringung einer Ladestation an der Wand (Wallbox) beschränken soll:**
 - o auch die Verlegung der Leitungen und die Eingriffe in die Stromversorgung, die dafür notwendig sind, dass die Lademöglichkeit sinnvoll genutzt werden kann, sollen einbezogen sein.

Hier hätte sich der ACE mehr gewünscht:

- **Eine Konkretisierung der Formulierung „Der Anspruch besteht nicht, wenn die bauliche Veränderung dem Vermieter auch unter Würdigung der Interessen des Mieters nicht zugemutet werden kann.“** (erster Absatz von Paragraph 554 zur „Barrierereduzierung, E-Mobilität und Einbruchschutz“):
 - o grundsätzlich ist zwar die Interessenabwägung zwischen den Nutzern des Gebäudes zu begrüßen,
 - o an dieser Stelle hätte das aber klarer formuliert werden müssen, damit Transparenz besteht: Welches Interesse des Vermieters ist es denn, das es ihm erlaubt, dem Wunsch des Mieters NICHT zu entsprechen?;
- **Warum nur Car-Sharing, warum nicht auch „Ladepunkt“-Sharing?**
 - o Der Gesetzgeber hätte die Möglichkeit, dass ein E-Pkw-Fahrer mit einem eigenen privaten Ladepunkt diesen der Öffentlichkeit zugänglich macht, mit in das Gesetz aufnehmen können,
 - o damit hätten sowohl weitere Hausbewohner, als auch Externe gemeint sein können (ggf. unterschiedliche Regelungen nötig).