

/ Rechtsrahmen Ladeinfrastruktur

Bauzentrum München – Fachforum: Errichtung von Ladestationen

30.11.2016

RA Christian A. Mayer, Noerr LLP

Alicante
Berlin
Bratislava
Brüssel
Budapest
Bukarest
Dresden
Düsseldorf
Frankfurt/M.
London
Moskau
München
New York
Prag
Warschau

noerr.com

/ Agenda

- Ladeinfrastruktur im Neubau und Bestand
- Ladesäulenverordnung & Öffentliche Ladeinfrastruktur
- Elektromobilitätsgesetz

/ Ladeinfrastruktur im Neubau und Bestand



Rechtliche Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur im Neubau und Bestand



Ergebnispapier der Begleit- und Wirkungsforschung

11

Mietrecht

- Ein Mieter ist ohne Zustimmung seines Vermieters nicht berechtigt, bauliche Veränderungen an der Mietsache vorzunehmen. Es steht alleine in der Entscheidung des Vermieters, ob der Mieter LIS errichten darf.
- Vermieter sollte der Errichtung von Ladeinfrastruktur nicht grundlos widersprechen können – neue Regelung entsprechend § 554a BGB (barrierefreies Wohnen).

WEG

- Errichtung von Ladeinfrastruktur macht regelmäßig bauliche Veränderungen am Gemeinschaftseigentum erforderlich, die Zustimmung der WEG bedürfen.
- Zivilgerichte (AG Schöneberg / LG München): Errichtung LIS stellt bauliche Veränderung iSv § 22 Abs. 1 WEG dar, die der Zustimmung aller Eigentümer bedarf.

Bundratsinitiative vom 23.9.2016 (BR-Drs. 340/16)

/ Ladeinfrastruktur im Neubau und Bestand

Bauordnungsrecht

- Ladeinfrastruktur ist bauliche Anlage („Warenautomat“); Errichtung regelmäßig verfahrensfrei möglich.
- Aber: Auch verfahrensfreie bauliche Anlagen müssen bauordnungsrechtliche Vorgaben einhalten, etwa Verkehrssicherheit, Verunstaltungsverbot und Denkmalschutz.
- Rechtliche Unsicherheiten bei der Behandlung von Schnellladesäulen: Sind häufig erheblich größer als herkömmliche LIS und außerdem ist das „Tankverhalten“ an Schnellladesäulen – anders als bei herkömmlicher Ladeinfrastruktur – dem Tanken von Verbrennungsfahrzeugen deutlich näher („schädliche Auswirkungen“ wie herkömmliche Tankstelle nach BauNVO?)

Bauplanungsrecht

- Die Bauleitpläne sollen (§ 1 Abs. 5 BauGB): „[...] dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, [...] den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, [...].“
- Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:
 - ▷ „der Schutz der Umwelt, insbesondere die Vermeidung von Emissionen sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie“ (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB)
 - ▷ „die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öff. Personennahverkehrs und einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“ (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)

/ Ladeinfrastruktur im Neubau und Bestand

Stellplätze & Stellplatzsatzung

- Förderung der Elektromobilität über Vergünstigungen beim Stellplatznachweis bzw. der Stellplatzabläse für Errichtung von LIS bzw. Berücksichtigung alternativer Mobilitätskonzepte:
- „Im Einzelfall kann [...] Ein- und Abstellplatzbedarf als in anderer Weise gedeckt betrachtet werden, der Stellplatzbedarf geringer festgelegt werden oder die Herstellungspflicht entfallen. Als Umstände im vorgenannten Sinne gelten insbesondere [...]
- ▷ ein Mobilitätskonzept belegt den geringeren Einstellplatzbedarf bzw. die anderweitige Deckung desselben.
- ▷ werden Stellplätze mit Lademöglichkeiten für Elektro-Fahrzeuge hergestellt, verringert sich der Stellplatzbedarf um [...]%.“

- Konkrete Vorgaben zur Elektromobilität: „Bei Vorhaben ab einem regulären Stellplatzbedarf von 20 Einstellplätzen soll mindestens 25 % der Einstellplätze mit einer Stromzuleitung für die Ladung von Elektro-Fahrzeugen versehen werden.“

Positive immobilienwirtschaftliche Effekte

- Moderne Mobilitätskonzepte substituieren teure Stellplätze,
- Verringerter Stellplatzbedarf erlaubt Nachverdichtung im urbanen Raum bei gleicher verkehrlichen Erschließung,
- Rechtsfragen bei der Umsetzung:
 - ▷ Zweckentfremdungsverbot: Car-Sharing auf notwendigen Stellplätzen?
 - ▷ Rechtssichere, verpflichtende Umsetzung der Mobilitätskonzepte durch städtebauliche Verträge (Planverwirklichung, § 11 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) etc.

/ Ladesäulenverordnung & Öffentliche Ladeinfrastruktur

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur

§ 2 Nr. 9 LadesäulenVO: *“Im Sinne dieser Verordnung [...] ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis tatsächlich befahren werden kann;“*

Aus der Begründung:

„Ob ein Ladepunkt öffentlich zugänglich im Sinne dieser Verordnung ist, richtet sich nach der Zugänglichkeit zum Parkplatz, auf dem sich der Ladepunkt befindet. [...] unbestimmten oder nach allgemeinen Kriterien bestimmbarer Personenkreis befahren werden kann (z. B. Geschäftshaus- oder Kundenparkplätze). [...] Ladepunkte, die sich auf privaten Carports oder privaten Garageneinfahrten befinden sind somit grundsätzlich keine öffentlich zugänglichen Ladepunkte [...]“

Ziel und Inhalt der Verordnung

- Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU in deutsches Recht – **aktuell laufende Novellierung** zu Vorgaben Authentifizierung & Bezahlung an Ladeinfrastruktur;
- Technische Mindestanforderungen an den Aufbau und den Betrieb von Ladepunkten (§ 3 LSV, insb. Typ 2 und Combo 2);
- Anzeige- und Nachweispflichten der Betreiber von öff. zugänglichen Normal- und Schnellladepunkten (§ 4 LSV);
- Bundesnetzagentur kann Einhaltung der technischen Anforderungen überprüfen und den Betrieb von Ladepunkten untersagen, wenn technische Anforderungen nicht eingehalten oder Anzeige- und Nachweispflichten nicht erfüllt (§ 5 LSV);
- Bestandsschutzregelung in § 6 LSV: Ladepunkte, die bis 3 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung in Betrieb genommen worden sind.

/ Ladesäulenverordnung & Öffentliche Ladeinfrastruktur

Öffentliche LIS / Sondernutzungserlaubnis

- Sondernutzung der öffentlichen Verkehrsflächen ist erlaubnisbedürftig.
- Übliche Auflagen / Nebenbestimmungen zur erteilten Sondernutzungserlaubnis:
 - ▷ Technische Vorgaben, Maße,
 - ▷ Standort, Gestaltung,
 - ▷ Rückbauverpflichtung, Gebühren, Sicherheit,
 - ▷ Übertragung Verkehrssicherungspflichten,

 - ▷ Vorgaben zum Betrieb (bspw. Ökostrom)?

Grenze: „darf mit Nebenbestimmung versehen werden, wenn sie sicherstellen soll, dass die gesetzlichen Voraussetzungen des VA erfüllt werden“; gilt auch für Ermessens-VA, da § 36 Abs. 2 VwVfG Rechtsgrundverweisung auf § 36 Abs. 1 VwVfG

Förderprogramm Ladeinfrastruktur, BMVI-Initiative (Minister Dobrindt gemäß *Bild am Sonntag* vom 14.02.2016):

- Es sollen 15.000 zusätzliche Ladesäulen in Deutschland aufgestellt werden.
- „Dafür werden 300 Millionen Euro in die Hand genommen“
- öffentliche & „lediglich öffentlich zugängliche Stromtankstellen“
- „Betrieben werden sollen diese Ladesäulen unter anderem von privaten Investoren. Für Supermarktketten, Shopping-Center oder Baumärkte kann das ein Geschäftsmodell sein“.

Fördergegenstand:

- Normalladepunkte (bis 22 kW max. 60%/EUR 3.000,00);
- Schnellladepunkte (bis 100 kW max. 60%/EUR 12.000,00 bzw. über 100 kW max. 60%/EUR 30.000,00);
- Netzanschluss (60%, max. EUR 5.000,00 bzw. EUR 50.000,00).

/ Elektromobilitätsgesetz

Regelungsinhalte EmoG:

- ▶ **EmoG bildet den Rahmen** und schafft die Ermächtigungsgrundlage für konkrete Privilegierungen auf der Grundlage von Rechtsverordnungen (insb. StVO)
- ▶ Die **privilegierten Fahrzeugklassen:**
 - ▷ PKW (Klasse M1 Anhang II Teil A der RL 2007/46/EG),
 - ▷ Leichte Lieferfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen (Klasse N1),
 - ▷ Zweirädriges Kraftfahrzeug mit oder ohne Beiwagen, Hubraum über 50 cm³ und/oder bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h,
 - ▷ Dreirädriges Kraftfahrzeug, Hubraum über 50 cm³ bei Verbrennungsmotoren und/oder bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h,
 - ▷ Vierrädriges Kraftfahrzeug mit einer Leermasse bis 400 kg (bis 550 kg für Güterbeförderung) ohne Batterien bei Elektrofahrzeugen und max. Nutzleistung bis zu 15 kW

- ▶ Die **privilegierte Antriebe** werden bestimmt und definiert:

- ▷ Batterieelektrofahrzeuge,
- ▷ Plug-in Hybrid (max. 50 Gramm Kohlendioxid je km oder elektr. Reichweite 40 Kilometer (31.12.2017: min. 30 km),
- ▷ Brennstoffzellenfahrzeug.

Wesentliche Regelungsinhalte:

- ▶ Kennzeichnung Elektrofahrzeuge,
- ▶ Möglichkeit der Kommune zur:
 - ▷ Einrichtung Sonderparkplätze für Elektrofahrzeuge,
 - ▷ Befreiung Elektrofahrzeuge von Parkgebühren,
 - ▷ Ausnahme von Zu- und Durchfahrtsbeschränkungen für Elektrofahrzeuge,
 - ▷ Freigabe Busspuren für Elektrofahrzeuge.

/ Elektromobilitätsgesetz



Regelungsinhalte Änderungsverordnung:

- **Kennzeichnung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen** (neuer § 9a FZV);
 - ▷ Kennzeichnung durch besonderes Fahrzeug-Kennzeichen für E-Fahrzeuge (deutsche Zulassung) bzw.
 - ▷ durch blaue Plakette (ausländische Zulassung);
- **Einführung Sinnbild für Elektrofahrzeuge** und Schaffung Möglichkeiten zur Privilegierung für Straßenverkehrsbehörde;
 - ▷ Freigabe Bussonderfahrstreifen,
 - ▷ Ausnahme von Verkehrsverboten,
 - ▷ Parkprivilegierung
- **Änderung Gebührenordnung** (GebOSt);
 - ▷ neuer Gebührentatbestand für E-Plakette (EUR 6,16 zzgl. Einkaufspreis Plakette).



Regelungsinhalte Verwaltungsvorschrift zur StVO:

- **Anforderungen für die Einrichtung von Parkprivilegien:**
 - ▷ verkehrliche Auswirkungen sollen berücksichtigt werden,
 - ▷ sollen insb. an Verkehrsknotenpunkten (ÖPNV) errichtet werden,
 - ▷ sind vorrangig mit Zeichen 286 (eingeschränktes Halteverbot) anzuordnen,
 - ▷ Erlaubnis zum Parken ist zeitlich zu beschränken (4 Stunden tagsüber).
- **Anforderungen für die Befreiung von Verkehrsbeschränkungen:**
 - ▷ Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs geht vor,
 - ▷ Straßenbaubehörden und Polizei sind anzuhören,
 - ▷ ggf. weitere Zustimmungserfordernisse beachten.

Christian A. Mayer
Rechtsanwalt
Lehrbeauftragter f. Umweltrecht & Regulierung

Noerr LLP
Brienner Str. 28
80333 München / Germany
T +49 89 28628233
F +49 89 280110
christian.mayer@noerr.com

