

## Elektromobilität – Rechtliche Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur

**Dr. Ilka Mainz**  
**Katharina Meeser**  
**Katharina Reiners, LL.M.**

„Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch“.

Nach der Vorstellung der Bundesregierung sollen bis 2030 10 Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen sein – aktuell sind es ca. 220.000. Um dieses Ziel zu erreichen, wird insbesondere der Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur in der gesamten Bundesrepublik entscheidend sein, die die Kaufentscheidung für ein Elektrofahrzeug maßgeblich beeinflusst. Derzeit gibt es ca. 21.000 öffentliche Ladesäulen; bis 2030 sollen es rund 1 Million Ladesäulen werden. Um den Ausbau der Ladeinfrastruktur sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich voranzutreiben, hat die Bundesregierung jüngst den „Masterplan Ladeinfrastruktur“ vorgelegt, der am 13. November 2019 vom Bundeskabinett beschlossen wurde.<sup>1</sup> Dieser Masterplan sieht unter anderem die Förderung des Ausbaus öffentlicher Ladesäulen mit ca. 3,5 Milliarden Euro vor. Sofern trotz der Förderung kein genügender Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur erfolgt, sollen auch ordnungsrechtliche Maßnahmen, beispielsweise in Form von Auflagen, erwogen werden. Zudem soll erstmals auch der Aufbau privater Ladepunkte mit ca. 50 Millionen Euro gefördert werden. Mit der Errichtung und dem Betrieb von öffentlichen sowie privaten Ladepunkten gehen dabei eine Reihe von rechtlichen Fragestellungen einher, die für potentielle Ladesäulenbetreiber relevant sind.

### Rechtliche Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Ladesäulen

Die Errichtung von Ladesäulen im öffentlichen Raum bringt zum einen Fragen aus dem Bereich des öffentlichen Bau- bzw. Straßenrechts mit sich. Zudem stellt sich die grundsätzliche Frage, wie solche Ladesäulen aus energierechtlicher Sicht einzuordnen sind und welche Konsequenzen sich aus dieser Einordnung ergeben.

<sup>1</sup> Abrufbar unter:

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?__blob=publicationFile)

### Baurechtliche/Straßenrechtliche Anforderungen

Aus baurechtlicher Sicht gibt es einige Besonderheiten zu beachten, wenn es um die Errichtung von öffentlicher Ladeinfrastruktur geht.

Die Ladesäule ist grundsätzlich als bauliche Anlage im Sinne des Bauordnungsrechts zu qualifizieren. Ihre Errichtung ist jedoch in der Regel ohne Baugenehmigung möglich. Die Hälfte der Bundesländer – Baden-Württemberg, Bremen, Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Saarland (mit Einschränkungen), Sachsen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein – haben Ladesäulen bereits ausdrücklich in die Liste der genehmigungsfreien Vorhaben in der jeweiligen Landesbauordnung aufgenommen. In den Ländern, in denen dies bislang nicht erfolgt ist, können Ladesäulen den „Warenautomaten“ oder den „anderen unbedeutenden Anlagen“ zugeordnet werden. Letztere bedürfen in der Regel keiner Baugenehmigung. Bauplanungsrechtliche Vorgaben für die Flächennutzung sowie materielle bauordnungsrechtliche Vorgaben müssen jedoch trotzdem beachtet werden. Nach einem aktuelleren Urteil des Bayrischen Verwaltungsgerichtshofs soll Ladesäulen im öffentlichen Straßenverkehrsraum hingegen gar keine baurechtliche Relevanz zukommen. Sie sollen als Zubehör im Sinne des Straßenrechts eingeordnet werden, welches dem Anwendungsbereich der bayrischen Landesbauordnung ausdrücklich entzogen wird (Beschluss vom 13.07.2018 – 8 CE 18.1071). Die Landesbauordnungen aller anderen Bundesländer enthalten der bayrischen Landesbauordnung vergleichbare Regelungen, so dass die Entscheidung des Bayrischen Verwaltungsgerichtshofes durchaus auch in diesen Gültigkeit beanspruchen kann. Ob diese Sichtweise des Bayrischen Verwaltungsgerichtshofs jedoch richtungsweisend ist und sich ihr andere Verwaltungsgerichte anschließen werden, bleibt abzuwarten.

Bei der Errichtung von Ladesäulen im öffentlichen Raum sind zudem straßenrechtliche Vorgaben zu beachten. Soll eine Ladesäule im öffentlichen Raum errichtet werden, handelt es sich in der Regel um eine straßenrechtliche Sondernutzung, die den übrigen Gemeingebrauch nicht

beeinträchtigen darf. In diesem Fall ist daher eine Sondernutzungserlaubnis zu beantragen, deren Genehmigungsvoraussetzungen in den jeweiligen Landesstraßengesetzen geregelt sind (in NRW ist hier die landesrechtliche Vorschrift des § 18 StrWG NRW heranzuziehen).

In der Praxis gibt es bislang verschiedene Konzepte zum Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur. In München wird die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum beispielsweise durch ein zentrales Ausschreibungsverfahren durchgeführt. In Essen wiederum ist ein bestimmtes Verfahren zur Vergabe der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen vorgesehen. Diese Beispiele zeigen, dass die Städte und Kommunen unterschiedliche Konzepte wählen, um dem Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Gemeinde- oder Stadtgebiet gerecht zu werden.

Für die Errichtung von Ladesäulen im halb-öffentlichen Raum, beispielsweise auf Supermarkt-Parkplätzen, findet das Straßen- und Wegerecht naturgemäß keine Anwendung, da solche Flächen gerade nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Zu beachten sind jedoch auch hier bauordnungsrechtliche Vorgaben, insbesondere das bauordnungsrechtliche Verunstaltungsgebot sowie landesrechtliche Denkmalsvorschriften, sofern die Ladesäule in der Nähe eines Denkmals errichtet werden soll.

## Energierechtliche Einordnung

Weiter stellt sich die Frage, welche Marktrolle Ladesäulen in energierechtlicher Hinsicht zukommt, und welche regulatorischen Pflichten den Ladesäulenbetreiber daher ggf. treffen. Betreiber einer Ladesäule ist dabei gemäß der Legaldefinition der Ladesäulenverordnung („LSV“), wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunktes ausübt.

Für den Bereich des EnWG wurde diese Frage durch eine Gesetzesänderung im Jahr 2016 beantwortet: Gemäß § 3 Ziff. 25 EnWG steht der Strombezug einer Ladesäule einem Letztverbrauch gleich. Damit ist der Betreiber einer Ladesäule als Letztverbraucher im Sinne des EnWG anzusehen. Der Betreiber kann daher auch den Stromlieferanten der Ladesäule grundsätzlich frei wählen und wird insbesondere durch den Betrieb einer Ladesäule nicht selbst zum Energieversorgungsunternehmen im Sinne des EnWG. Hierdurch wollte der Gesetzgeber Rechts- und Investitionssicherheit schaffen.

Diese Einordnung gilt jedoch ausweislich der Gesetzesbegründung grundsätzlich nur für das EnWG bzw. nicht für andere energierechtliche Gesetze, die den Begriff des Letztverbrauchers abweichend definieren. Das EEG 2017 definiert den Letztverbraucher in § 3 Ziff. 33 als „jede natürliche oder juristische Person, die Strom verbraucht“. Damit ist im Sinne des EEG 2017 nicht die Ladesäule bzw. deren Betreiber der Letztverbraucher, sondern vielmehr der Halter des dort ladenden Elektroautos. Sofern auch Elektrofahrzeuge von Dritten an der Ladesäule eines Betreibers geladen werden, dürfte der Betreiber als Elektrizitätsversorgungsunternehmen im Sinne des § 3 Ziff. 20 EEG 2017 zu qualifizieren sein, dass Elektrizität an Dritte liefert. Dies hat zur Folge, dass der Ladesäulenbetreiber gemäß § 60 Abs. 1 EEG 2017 grundsätzlich auch zur Entrichtung der EEG-Umlage verpflichtet ist.

Aus dieser energierechtlichen Einordnung von Ladesäulen ergeben sich entsprechende Pflichten für deren Betreiber. So bestehen für den Betreiber einer Ladesäule als Elektrizitätsversorgungsunternehmen im Sinne des EEG 2017 gemäß § 74 EEG 2017 bestimmte Meldepflichten. Der Ladesäulenbetreiber muss unverzüglich bestimmte Basisdaten an den Übertragungsnetzbetreiber melden sowie elektronische Mitteilungen über die an Letztverbraucher gelieferten Strommengen machen. Bis zum 31. Mai muss zudem jeweils die Endabrechnung für das Vorjahr vorlegt werden.

## Sonstige rechtliche Vorgaben<sup>2</sup>

Weiter stellt die LSV, die der Umsetzung der EU-Richtlinie 2014/94/EU dient, insbesondere technische Anforderungen an öffentlich zugängliche Ladepunkte. Öffentlich zugänglich ist ein Ladepunkt gemäß der Verordnung, „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 bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann“. Die Frage, ob ein Ladepunkt öffentlich zugänglich ist, kann unter Umständen schwierig zu beurteilen sein, beispielsweise im Falle von Ladesäulen auf Betriebs- oder Kundenparkplätzen. Hier wird jeweils eine sorgfältige Betrachtung des Einzelfalls erforderlich sein. Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum fallen jedoch als öffentlich zugängliche Punkte regelmäßig in den Anwendungsbereich der LSV. Demgemäß sind für diese Ladepunkte die in der LSV festgelegten technische Anforderungen einzuhalten,

<sup>2</sup> Steuerliche Aspekte sind nicht Gegenstand dieses Beitrags.

beispielsweise die Verwendung bestimmter Steckerstandards sowie die Pflicht zur Ermöglichung eines punktuellen Aufladens, welches kein Dauerschuldverhältnis zwischen dem Nutzer und einem Versorger oder dem Betreiber eines Ladepunktes voraussetzt. Zudem ergeben sich aus der LSV für Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten auch diverse Melde- und Anzeigepflichten gegenüber der BNetzA (vgl. § 5 LSV).

Darüber hinaus müssen die in öffentlichen Ladesäulen verwendeten Messeinrichtungen den Vorgaben des Mess- und Eichrechts entsprechen. Dies gilt jedenfalls dann, wenn die Messeinrichtungen „im geschäftlichen Verkehr“ verwendet werden, wovon bei öffentlichen Ladepunkten, die von jedermann genutzt werden können, auszugehen ist. Gemäß §§ 1 Ziff. 1 MessEG, 1 Abs. 1 Ziff. 6 MessEV sind die eichrechtlichen Vorgaben einzuhalten, sofern die Messgeräte der Erfassung der Lieferung von Energie dienen. Erfolgt die Abrechnung von Ladevorgängen auf Grundlage der „geladenen“ kWh ist dies unproblematisch der Fall. Auch bei der Abrechnung anhand der Ladezeit sind nach Ansicht der Landeseichbehörden die mess- und eichrechtlichen Vorgaben einzuhalten. Etwas anderes dürfte nur dann gelten, wenn die Abrechnung über eine Flatrate erfolgt. In diesem Fall spielt die gelieferte bzw. bezogene Energie keine Rolle für die Abrechnung. Für die Einhaltung der relevanten Vorgaben des Mess- und Eichrechts ist sowohl der Betreiber der Ladesäule als auch ein etwaig eingesetzter Mobilitätsanbieter verantwortlich. Bei Nichteinhaltung können Sanktionen in Form von Bußgeldern oder Einstellung des Messstellenbetriebs drohen.

## **Rechtliche Rahmenbedingungen für die Errichtung und den Betrieb privater Ladesäulen**

Bedeutsam für die Förderung der Elektromobilität in Deutschland ist auch der Aufbau einer umfassenden privaten Ladeinfrastruktur. Mittels einer solchen können Nutzer ihre Elektroautos flexibel zu Zeiten aufladen, zu denen das Fahrzeug ohnehin steht, beispielsweise über Nacht. Darüber hinaus setzt die geplante Förderung des Ausbaus privater Infrastruktur durch die Bundesregierung Anreize zur Anschaffung einer heimischen Wallbox.

Hinsichtlich der baurechtlichen Vorgaben gelten bei der Errichtung von Ladesäulen im privaten Bereich keine Besonderheiten gegenüber dem vorstehend Dargelegten. Straßenrechtliche Bestimmungen werden hierbei regelmäßig keine Rolle spielen, da sich private Ladesäulen in der Regel nicht im öffentlichen Straßenraum befinden.

## **Energierechtliche Einordnung**

Die energierechtliche Bewertung bleibt im Falle des Ausbaus privater Ladeinfrastruktur grundsätzlich unverändert. Die Ladesäule bzw. deren Betreiber gilt weiter als Letztverbraucher im Sinne des EnWG.

Sofern der Betreiber einer privaten Ladesäule ausschließlich eigene Elektrofahrzeuge an der Ladesäule lädt, entfällt jedoch die Einordnung des Ladesäulenbetreibers als Elektrizitätsversorgungsunternehmen sowie die damit verbundenen regulatorischen Pflichten. Es fehlt dann an einer Lieferung von Strom an Letztverbraucher. Dies kann auch gelten, sofern Dritte nur in sehr geringem Umfang und unentgeltlich an der Ladesäule laden. In diesem Fall könnte ein geringfügiger Verbrauch Dritter gemäß § 62a EEG 2017 vorliegen, der dem Stromverbrauch des Ladesäulenbetreibers zuzurechnen ist. Hier sind jeweils die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen.

Lädt der Betreiber der privaten Ladesäule nur eigene Elektrofahrzeuge bzw. gestattet Dritten nur in sehr geringem Umfang das Laden, dürften folglich im Regelfall keine regulatorischen Pflichten entstehen. Wird selbst erzeugter Strom, beispielsweise aus einer PV-Anlage an den Ladesäulen genutzt, sind selbstverständlich weiter die Meldepflichten für Eigenversorger gemäß § 74a EEG 2017 zu beachten.

Da die LSV nur für öffentlich zugängliche Ladepunkte gilt, ergeben sich aus dieser in der Regel ebenfalls keine Pflichten für bzw. Anforderungen an den Betreiber der privaten Ladesäule. Etwas anderes könnte nur dann gelten, wenn die Ladesäule grundsätzlich für jedermann zugänglich ist. Mangels einer Nutzung der Ladesäulen bzw. der Messeinrichtungen im geschäftlichen Verkehr sind entsprechend auch die Vorgaben des Mess- und Eichrechts in dieser Konstellation nicht einschlägig.

## Ladesäulen in Mietwohnungen/WEG

Bei der Schaffung einer privaten Ladeinfrastruktur können sich eine Reihe zivilrechtlicher Fragen stellen. Denn soweit der Nutzer eines Elektroautos nicht selbst Eigentümer seines Stellplatzes ist, wird aufgrund der baulichen Veränderung, die mit der Errichtung einer Ladesäule einhergeht, zumindest die Zustimmung seines Vermieters erforderlich sein. Auch der Wohnungseigentümer wird, wenn bei der Errichtung auch in Gemeinschaftseigentum eingegriffen wird, auf die Zustimmung der übrigen Wohnungseigentümer zur Durchführung der Maßnahme angewiesen sein.

### Aktuelle Rahmenbedingungen im BGB und WEG

Da weder das BGB noch das WEG bislang Sonderregelungen zur Errichtung und Unterhaltung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorsehen, ist diesbezüglich auf die allgemeinen Vorschriften zurückzugreifen.

Ein Anspruch des Mieters gegen seinen Vermieter auf Errichtung einer Ladestation wäre nach derzeitiger Gesetzeslage bestenfalls nach § 536a BGB denkbar, wenn – soweit nicht ausdrücklich vertraglich geschuldet – die Ausstattung der Mietsache mit entsprechender Infrastruktur zum Standard vergleichbarer Mieträume gehören würde und daher die Abwesenheit einer solchen als Mangel gesehen werden könnte. Bei derzeit lediglich etwa 220.000 Elektrofahrzeugen in Deutschland wird dies regelmäßig jedoch nicht der Fall sein. Aber auch wenn der Mieter selbst und auf eigene Kosten eine solche Ladestation einbauen möchte, wird er aufgrund des Eingriffs in die bauliche Substanz des Objekts die Zustimmung seines Vermieters benötigen. Dem Vermieter wird dabei allerdings regelmäßig ein berechtigtes Ablehnungsinteresse zustehen, wenn beispielsweise die Elektroinstallation des Gebäudes ertüchtigt werden müsste.

Auch der Wohnungseigentümer kann seinen Stellplatz nicht ohne weiteres mit einer Ladestation ausrüsten. Da die Errichtung einer Ladeinfrastruktur zumeist auch mit einer baulichen Veränderung im Sinne des § 22 Abs. 1 S. 1 WEG einhergeht, wäre zumindest dann die Zustimmung der übrigen Wohnungseigentümer erforderlich, wenn die Ladestation im Gemeinschaftseigentum gebaut werden soll. Da jedoch auch bei der Errichtung einer Ladeinfrastruktur im Sondereigentum regelmäßig in das Gemeinschaftseigentum eingegriffen wird (so beispielsweise, wenn neue Zuleitungen gelegt werden müssen), wird der bauwillige Wohnungseigentümer auch hier auf

die Zustimmung der übrigen Eigentümer angewiesen sein. Ein Anspruch des einzelnen Wohnungseigentümers auf Ausstattung seines Stellplatzes mit einer Ladeinfrastruktur wird derzeit von der herrschenden Meinung jedoch abgelehnt. Denn da aufgrund der großen Leistungsabnahme regelmäßig eine Anpassung des (im Gemeinschaftseigentum liegenden) Hausanschlusses und der Zuleitung erforderlich wird, werden hierdurch zumindest Instandhaltungspflichten der Gemeinschaft begründet, weshalb die Maßnahme für die übrigen Wohnungseigentümer eine Beeinträchtigung im Sinne des § 14 Nr. 1 WEG darstellen könnte.

### Geplante Reformen zur Förderung der Elektromobilität

Da die aktuellen Regelungen des BGB und des WEG es dem Mieter und dem einzelnen Wohnungseigentümer somit derzeit erheblich erschweren, eine Ladestation für Elektrofahrzeuge auf seinem Stellplatz einzubauen, hat der Bundesrat zur Förderung der Elektromobilität am 11.10.2019 einen Gesetzesentwurf zur Änderung des BGB und des WEG beschlossen.

Der Entwurf sieht u.a. vor, eine dem § 554a BGB entsprechende Regelung in das BGB zu integrieren, die einen Anspruch des Mieters auf Zustimmung zum Einbau einer Ladestation für Elektrofahrzeuge gegenüber dem Vermieter schafft. § 554a BGB gewährt dem Mieter einen solchen Anspruch in Bezug auf eine behindertengerechte Nutzung der Wohnung. Im WEG soll ein Anspruch des Wohnungseigentümers auf entsprechende Beschlussfassung der Gemeinschaft geschaffen werden. Die Ausführung der Maßnahme soll dabei dem einzelnen Wohnungseigentümer überlassen werden können. Auch Bau- und Folgekosten soll allein der Bauwillige tragen.

Die Bundesregierung hat sich jüngst gegen die vom Bundesrat in seinem Gesetzesentwurf beschlossene Änderung des WEG ausgesprochen. Zwar würde die mit dem Entwurf verfolgte Änderung grundsätzlich begrüßt, allerdings lehne sie die vorgezogene punktuelle Änderung des WEG ab. Da diese eine umfassende WEG-Reform beabsichtige, die über den Gegenstand des vom Bundesrat vorgelegten Gesetzesentwurfs hinausgehen, würde diese vorgezogene Änderung dazu führen, dass dadurch geänderte Vorschriften unmittelbar wieder überarbeitet werden müssten. Der Gesetzesentwurf der Bundesregierung soll dabei gemäß ihrer Stellungnahme zumindest auch den vereinfachten Bau von Ladestationen in Wohnungseigentumsanlagen und Mietobjekten aufgreifen. Wie genau die Vorschläge der Bundesregierung, die noch

im laufenden Jahr veröffentlicht werden sollen, aussehen werden, bleibt abzuwarten.

## Fazit

Bei der Errichtung von Ladepunkten, insbesondere solchen im öffentlichen Straßenraum, sind eine Reihe von rechtlichen Pflichten und Anforderungen zu beachten. Insbesondere die regulatorischen Auswirkungen der Errichtung bzw. des Betriebs einer Ladesäule sowie die sich daraus ergebenden Pflichten sollten frühzeitig berücksichtigt werden. Gegebenenfalls können diese Pflichten

auch durch die Wahl eines passenden Betreibermodells minimiert werden. Dies sollte jeweils im Einzelfall geprüft werden.

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur im privaten Raum stellt sich demgegenüber im Regelfall als weniger komplex dar. Sofern private Ladesäulen jedoch an Stellplätzen von Mietwohnungen oder einer Wohnungseigentümergeinschaft errichtet werden sollen, ist hierfür grundsätzlich die Zustimmung des Vermieters bzw. der Wohnungseigentümergeinschaft erforderlich. Es bleibt abzuwarten, ob dies durch die geplanten Änderungen im BGB sowie im WEG künftig erleichtert wird.

## Hinweis

Dieser Überblick dient ausschließlich der allgemeinen Information und kann konkreten Rechtsrat im einzelnen Fall nicht ersetzen. Sprechen Sie bei Fragen bitte Ihren gewohnten Ansprechpartner bei GÖRG bzw. die Autoren Dr. Ilka Mainz, Katharina Meeser oder Katharina Reiners an. Informationen zu den Autoren finden Sie auf unserer Homepage [www.goerg.de](http://www.goerg.de).

## Unsere Standorte

GÖRG Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB

### BERLIN

Kantstraße 164, 10623 Berlin  
Tel. +49 30 884503-0, Fax +49 30 882715-0

### KÖLN

Kennedyplatz 2, 50679 Köln  
Tel. +49 221 33660-0, Fax +49 221 33660-80

### FRANKFURT AM MAIN

Ulmenstraße 30, 60325 Frankfurt am Main  
Tel. +49 69 170000-17, Fax +49 69 170000-27

### MÜNCHEN

Prinzregentenstraße 22, 80538 München  
Tel. +49 89 3090667-0, Fax +49 89 3090667-90

### HAMBURG

Dammthorstraße 12, 20354 Hamburg  
Tel. +49 40 500360-0, Fax +49 40 500360-99