

/ Rechtliche Hinweise zu Ladeinfrastruktur in Kommunen

Effiziente Mobilität Kompakt

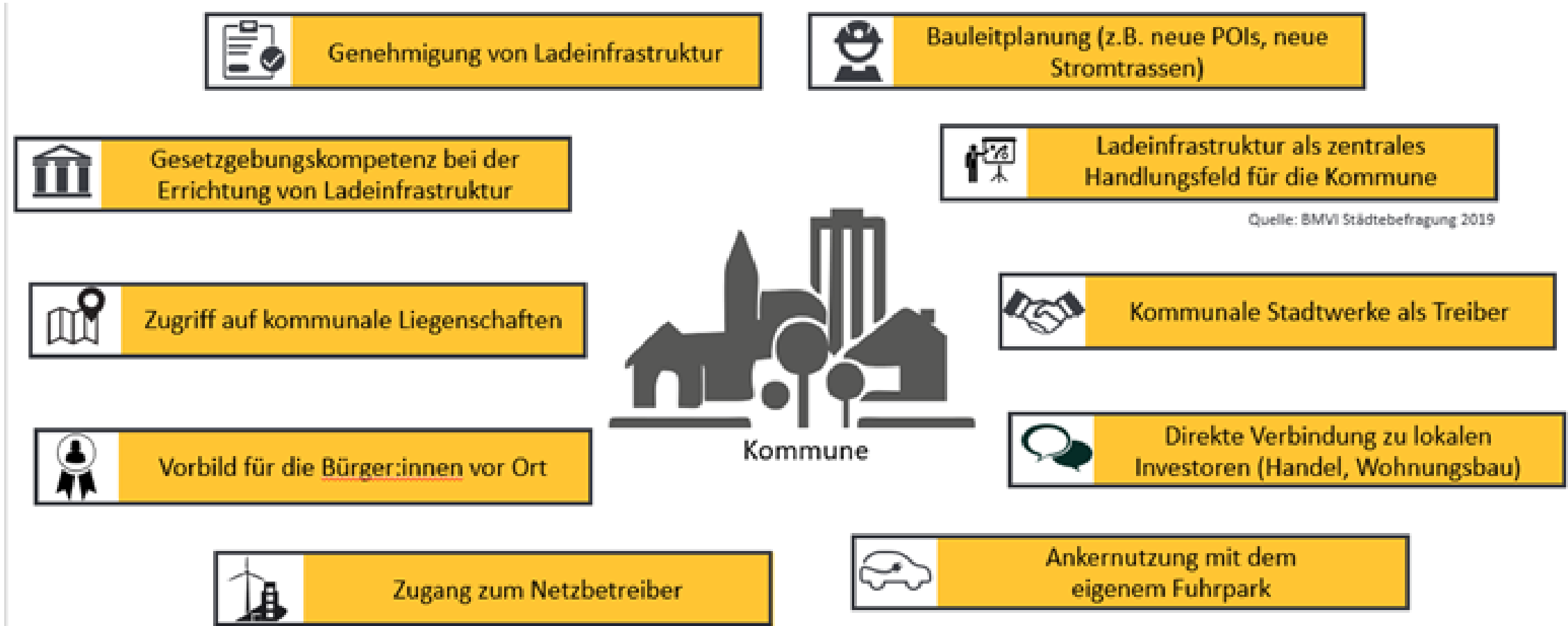
15. Dezember 2021

RA Christian A. Mayer

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

[noerr.com](https://www.noerr.com)

/ Die Rolle der Kommune



/ Agenda

➤ **Die Kommune als Gestalterin**

- ▷ Genehmigung von Ladeinfrastruktur
- ▷ Wettbewerb um Flächen
- ▷ Elektromobilitätsgesetz & Carsharing-Gesetz
- ▷ Gebäudeelektromobilitätsinfrastrukturgesetz (GEIG)
- ▷ Alternative Mobilität und neue Quartiere

➤ **Die Kommune als Umsetzerin**

- ▷ Betrieb der Ladeinfrastruktur
- ▷ Einbindung Dienstleister für Ladepunktbetrieb

/ Die Kommune als Gestalterin

/ Genehmigung von Ladeinfrastruktur

- Die rechtliche Beurteilung der Errichtung von Ladeinfrastruktur ist abhängig davon, wo sich die Ladesäule befindet
 - ▷ Öffentlicher Raum: Vorschriften des Straßen- und Straßenverkehrsrechts;
 - ▷ Privater und halböffentlicher Raum: Vorschriften des öffentlichen Baurechts;

A. Öffentlicher Raum

- Die Errichtung einer Ladesäule braucht eine straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 8 StVO sowie eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis nach § 18 Abs. 1 S. 1 SächsStrG
- Daraus folgt:
 - ▷ Erteilung Sondernutzungserlaubnis verbunden mit Nebenbestimmungen / Auflagen bzw. Abschluss Gestattungsvertrag;
 - ▷ Erhebung Sondernutzungsgebühren, Übertragung Verkehrssicherungspflicht

B. Privater und halböffentlicher Raum

- Baurechtliches Regelungsregime zu beachten:
 - ▷ Nach MBO ist LIS mit einer Höhe bis 2 m verkehrsfrei; in Sachsen aber noch nicht umgesetzt (ggf. anderer Tatbestand);
 - ▷ keine anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen (Denkmalschutz, Bauplanungsrechts)

/ Wettbewerb um Flächen für Ladeinfrastruktur

A. Beschaffung & Konzessionsvergabe

- Die Kommune könnte den Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur
 - ▷ als öffentlichen Auftrag ausschreiben,
 - ▷ in Form einer Dienstleistungskonzession vergeben (wirtschaftliches Risiko beim Konzessionär) oder
 - ▷ im Wege der Inhouse-Vergabe an kommunales – inhousefähiges (!) – Unternehmen freihändig vergeben.

B. Initiative privater Wirtschaftsteilnehmer

- Es liegt eine Verteilungs-, aber keine Beschaffungssituation vor;
- Aufgabe: Gerechte Verteilung des Straßenraums;
 - ▷ Erteilung der Sondernutzungserlaubnis nach § 18 Abs. 1 SächsStrG im pflichtgemäßen Ermessen
 - ▷ Ermessensentscheidung bleibt streng straßenbezogen (anders bei öffentl. Einrichtung),
 - ▷ aber: Teilhaberechte anderer Wirtschaftsteilnehmer (Art. 12 GG) sind zu beachten; darum
- Auswahl muss in einem transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren getroffen werden ... aber was heißt das?

/ Elektromobilitätsgesetz



EmoG bildet den Rahmen und schafft die Ermächtigungsgrundlage für konkrete Privilegierungen auf der Grundlage von Rechtsverordnungen (insb. StVO)

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.

➤ Die **privilegierten Fahrzeugklassen:**

- ▷ PKW (Klasse M1 Anhang II Teil A der RL 2007/46/EG),
- ▷ Leichte Lieferfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen (Klasse N1 Anhang II Teil A der RL 2007/46/EG),
- ▷ Leichte 2-, 3- und 4-rädrige Kraftfahrzeuge (Klassen L3e, L4e, L5e und L7e im Sinne des Anhangs I der VO 168/2013/EU)

➤ Die **privilegierten Antriebe:**

- ▷ ein reines Batterieelektrofahrzeug (BEV);
- ▷ ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug (PHEV), wenn CO² Emissionen max. 50 g/km oder elektrische Reichweite min. 40 km (bis 31.12.2017: 30 km).
- ▷ ein Brennstoffzellenfahrzeug (FCEV).

/ Beschilderung der Parkplätze nach EmoG

- Grundsätzlich zwei Varianten:
 - Negative Beschilderung mit Haltverboten (Zeichen 283 bzw. 286; Ziel: abschreckende Wirkung)
 - Positive Beschilderung (Zeichen 314; "freundliche, einladende" Beschilderung)

Negative Beschilderung

- Zeichen 283 – absolutes Halteverbot
- Zeichen 286 – eingeschränktes Halteverbot



Positive Beschilderung

- Zeichen 314



/ Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing

- Carsharinggesetz (CsgG); Gesetz seit 01.09.2017 in Kraft
- Begriffsbestimmung Carsharingfahrzeug (§ 2 Nr. 1 CsgG)
*„ein Kfz, dass einer **unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen** auf der **Grundlage einer Rahmenvereinbarung** und einem die **Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometertarif** oder **Mischformen solcher Tarife** angeboten und **selbstständig reserviert und genutzt** werden kann“;*
- Carsharinganbieter ist jedes Unternehmen – unabhängig seiner Rechtsformen – das Carsharingfahrzeuge
 - ▷ stationsunabhängig oder
 - ▷ stationsbasiert zur Nutzung anbietet.



- Bevorrechtigungen möglich für (§ 3 Abs. 2 CsgG)
 - ▷ Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen;
 - ▷ Gebühren für Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.
- Flächen für stationsbasiertes Carsharing (bei Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße, § 5 Abs. 1 CsgG) können ausgewiesen werden und sind (§ 5 Abs. 2 CsgG)
„im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter nach [... § 5 Abs. 3 – 9 CsgG] zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens fünf Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis).“
- Langes Umsetzungsproblem – Rechtsverordnung (BMVI, BMWi und BMUB) gemäß §§ 3 Abs. 3, 4 Abs. 2, 5 Abs. 4 CsgG; jetzt:
 - ▷ Verkehrszeichen für Carsharing-Stellplätze;
 - ▷ Kennzeichnung der Carsharing-Fahrzeuge;
 - ▷ Verfahrensvorschriften Auswahl Carsharinganbieter.

/ Förderung des stationsbasierten Carsharing in Sachsen

§ 18a SächsStrG Sondernutzung stationsbasiertes Carsharing

- (1) *Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung kann die Gemeinde zum Zwecke der Nutzung als **Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge** dazu geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt einer Staats-, Kreis- oder Gemeindestraße bestimmen.*
- (2) *Die Flächen sind **im Wege eines Auswahlverfahrens** einem oder mehreren geeigneten und zuverlässigen Carsharing-Anbietern durch Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für einen Zeitraum von **längstens acht Jahren** zur Verfügung zu stellen.*
- (3) *Als Aspekte **für die Auswahl der Carsharing-Anbieter** kann die Gemeinde **auch umweltbezogene Kriterien festlegen**, die insbesondere einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs vor allem durch Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten oder einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen dienlich sind.*

Landesregelung erforderlich, weil

- **Beschränkte Kompetenz** Bundesgesetzgeber (nur Bundesfernstraßen bzw. ihre Ortsdurchfahrten);
- **Spielraum für Ermessensausübung** der Gemeinde bei der Auswahl von Carsharing-Anbietern soll auf Kriterien erweitert werden, die über einen „Straßenbezug“ hinausgehen;
- **Rechtsprechung** geht davon aus, dass den bestehenden Sondernutzungsregeln bei gleichartigen Nutzungsinteressen auf derselben Straßenfläche **keine Ausgleichs- und Verteilungsfunktion** zukommt (BayVGH, 23.07.2009, 8 B 08.3282). Mit der Schaffung von exklusiven Carsharing-Flächen im öffentlichen Straßenraum wird aktiv eine Konkurrenzlage hergestellt.

/ Gebäudeelektromobilitätsinfrastrukturgesetz (GEIG)

- **Pflicht zur Ausstattung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur und Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität**
- Beim **Neubau** von
 - ▷ **Wohngebäude**, das über **mehr als fünf Stellplätze** innerhalb des Gebäudes oder an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, **muss jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität** ausgestattet werden.
 - ▷ **Nichtwohngebäude**, das über **mehr als sechs Stellplätze** innerhalb des Gebäudes oder an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, muss mindestens **jeden dritten Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausstatten** und zusätzlich mindestens **einen Ladepunkt** errichten.
- Bei **größeren Renovierungen** (die Parkplatz oder elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfassen) von
 - ▷ Wohngebäude das über **mehr als zehn Stellplätze** innerhalb des Gebäudes oder an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, **muss jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität** ausgestattet werden.
 - ▷ **Nichtwohngebäude**, das über **mehr als zehn Stellplätze** innerhalb des Gebäudes oder an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, muss mindestens **jeden fünften Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausstatten** und zusätzlich mindestens **einen Ladepunkt** errichten.
- Für **jedes Nichtwohngebäude**, das über **mehr als 20 Stellplätze** innerhalb des Gebäudes oder an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass **nach dem 1. Januar 2025 ein Ladepunkt errichtet wird**.

/ Alternative Mobilität und neue Quartiere



- Moderne Mobilitätskonzepte substituieren teure Stellplätze (Herstellungskosten sinken),
- Verringerter Stellplatzbedarf erlaubt Nachverdichtung im urbanen Raum bei gleicher verkehrlicher Erschließung,
- Gesundes, familienfreundliches urbanes Wohnumfeld.

- Kommune darf mutig sein:

„Die Antragsgegnerin musste nicht bereits Maßnahmen der Bewältigung eines Nutzungskonflikts abwägen, der bei Ziel entsprechender Nutzung des reinen Wohngebiets nicht auftreten wird. Sie durfte sich vielmehr darauf beschränken, sich für ein Modellprojekt zu entscheiden und darauf abzustellen, für den Fall eines von ihr nicht erwarteten Misserfolgs die zur Bewältigung etwaiger Konflikte dann und nicht bereits jetzt erforderlichen Maßnahmen auf städtebaupolitischer Art zu ergreifen.“

(OVG Münster, Urteil v. 11.01.2002; Az.: 7a D 6/00.NE)

/ Alternative Mobilität und neue Quartiere

Handlungsinstrumente

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)

Stellplätze & Stellplatzsatzung

- Förderung der Elektromobilität über Vergünstigungen beim Stellplatznachweis bzw. der Stellplatzablöse 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 Elektrofahrzeuge hergestellt, verringert sich der Stellplatzbedarf um [...]%.“

/ Alternative Mobilität und neue Quartiere

Handlungsinstrumente

Bauordnungsrecht

- Temporäre Stellplatzaussetzung (§ 37 Abs. 4 S. 2 LBO BW); Einzelfallentscheidung der Bauaufsichtsbehörde im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens, die an zwei Bedingungen geknüpft ist:
 - ▷ (nachweislich) kein Bedarf an den auszusetzenden Stellplätzen,
 - ▷ die notwendigen Stellplatzflächen sind für den Zeitraum der Aussetzung per Baulast gesichert sind.
- Um sicherzustellen, dass die künftigen Bewohner tatsächlich auf ihre Fahrzeuge verzichten (kein Stellplatzbedarf entsteht), wird das Mobilitätsmanagement eingerichtet.
- Zum Ablauf der Aussetzung wird durch eine Evaluierung festgestellt werden, ob doch Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen besteht – dann Herstellungspflicht der ausgesetzten Stellplätze!

(Echte) Einschränkungssatzung

- Beispiel Darmstadt (Lincoln Siedlung):
 - ▷ „Bei Wohnnutzungen sind je Wohneinheit mindestens 0,65 Stellplätze oder Garagen herzustellen. Die Herstellung von mehr als 0,65 Stellplätzen oder Garagen je Wohneinheit ist unzulässig.“
 - ▷ „Bei Wohnnutzungen sind je Wohneinheit mindestens 0,15 Stellplätze oder Garagen [...] auf dem Baugrundstück, auf welchem das Wohngebäude errichtet wird, herzustellen.“
 - ▷ „Die restlichen 0,5 Stellplätze je Wohneinheit sind in zumutbarer Entfernung (bis 300 m Fußweg) vom Baugrundstück in den dafür im Bebauungsplan S 25 - Lincoln-Siedlung - vorgesehenen Sammelgaragen nachzuweisen.“

/ Alternative Mobilität und neue Quartiere

Handlungsinstrumente

Besonderes Instrument des **städtebaulichen Vertrages** erlaubt insbesondere:

- ▷ „die Förderung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele, insbesondere die Grundstücksnutzung, [...]“ (§ 11 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)
- ▷ „[...] die Errichtung und Nutzung von Anlagen zur dezentralen und zentralen Erzeugung, Verteilung, Nutzung oder Speicherung von Strom [...] aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung“ (§ 11 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)
- Kommunale Unternehmen sollten, insbesondere wenn sie Erschließungsträger sind, eigeninitiativ auf die Kommune zur Verwirklichung solcher Planungen zugehen (kommunale Aufsichtsräte/Stadträte als mögliche Ansprechpartner)

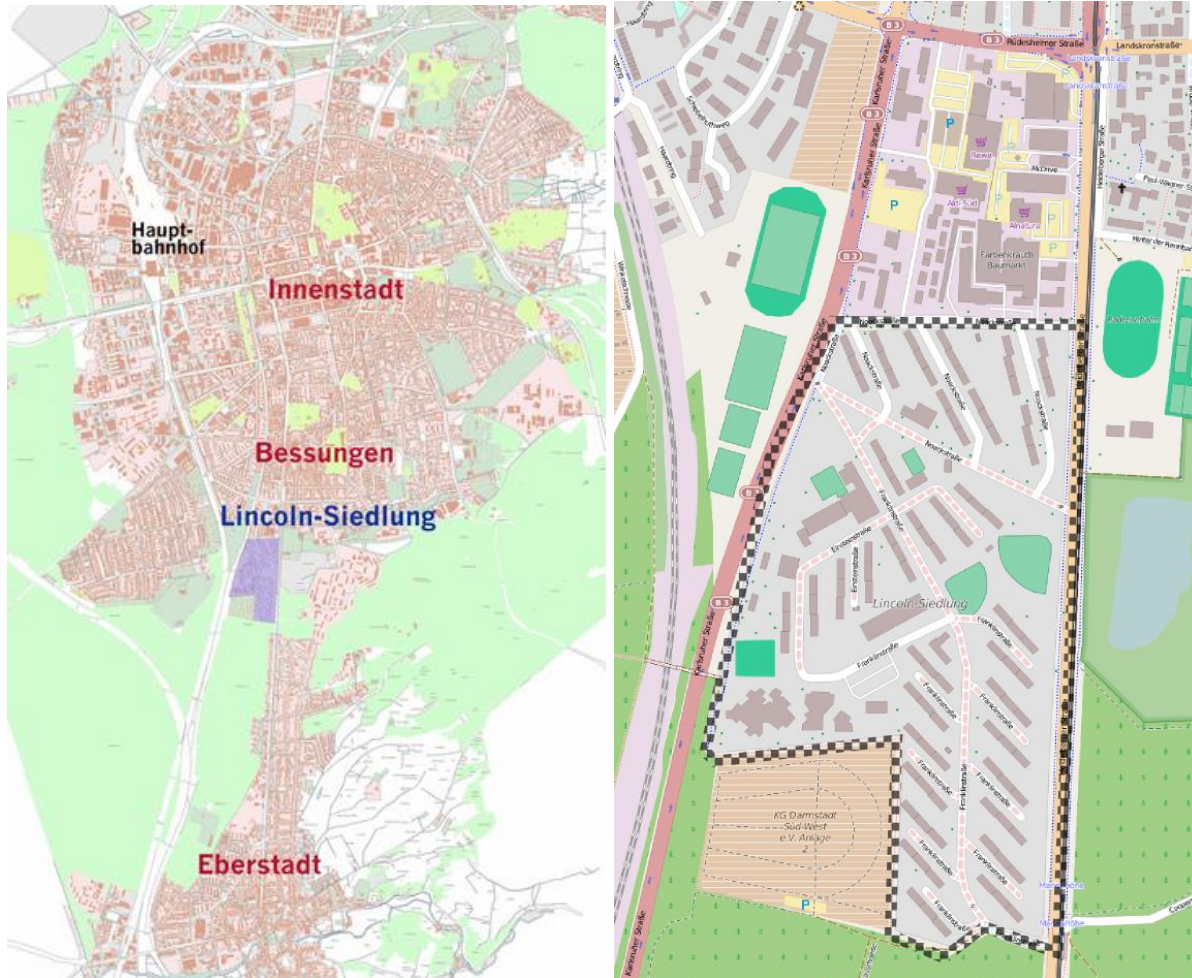
Gesonderte **öffentlich-rechtliche / städtebauliche Verträge** (bspw. Planverwirklichungsvertrag; § 11 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) zur Aus- und Durchführung der alternativen Mobilitätsmaßnahmen im Quartier zwischen

- Kommune / Stadt,
- Vorhabenträgerin / Projektentwickler,
- Betreiber Mobilitätskonzept.

Inhalt (u.a.):

- Einzelne Mobilitätsangebote,
- Errichtung der Infrastruktur für Mobilitätsangebote,
- Finanzierung der Mobilitätsangebote,
- Sicherungsmittel zur nachhaltigen Implementierung der Mobilitätsangebote im Quartier.

/ Praxisbeispiel LINCOLN Siedlung Darmstadt



Die Lincoln-Siedlung wird als Modellquartier für auto- bzw. verkehrsreduziertes Wohnen mit den Schwerpunkten

- Mobilitätsmanagement,
- Stellplatzorganisation,
- flächendeckendes CarSharing und
- Elektromobilität entwickelt.

Umsetzung der Entwicklung durch:

- Bebauungsplan und städtebaulicher Vertrag,
- Einschränkungs- und Verzichtssatzung,
- Durchführungsvertrag zur Umsetzung des Mobilitätsmanagements (inkl. Verpflichtung der BVD New Living zur Umsetzung bzw. zur Weitergabe der Verpflichtung an Grundstückskäufer sowie deren Rechtsnachfolger).

/ Praxisbeispiel FRANKLIN Siedlung Mannheim

Benjamin-Franklin-Village



Das Mobilitätskonzept ist Teil des Gesamtplans Blue Village FRANKLIN, wonach ein Modellquartier für

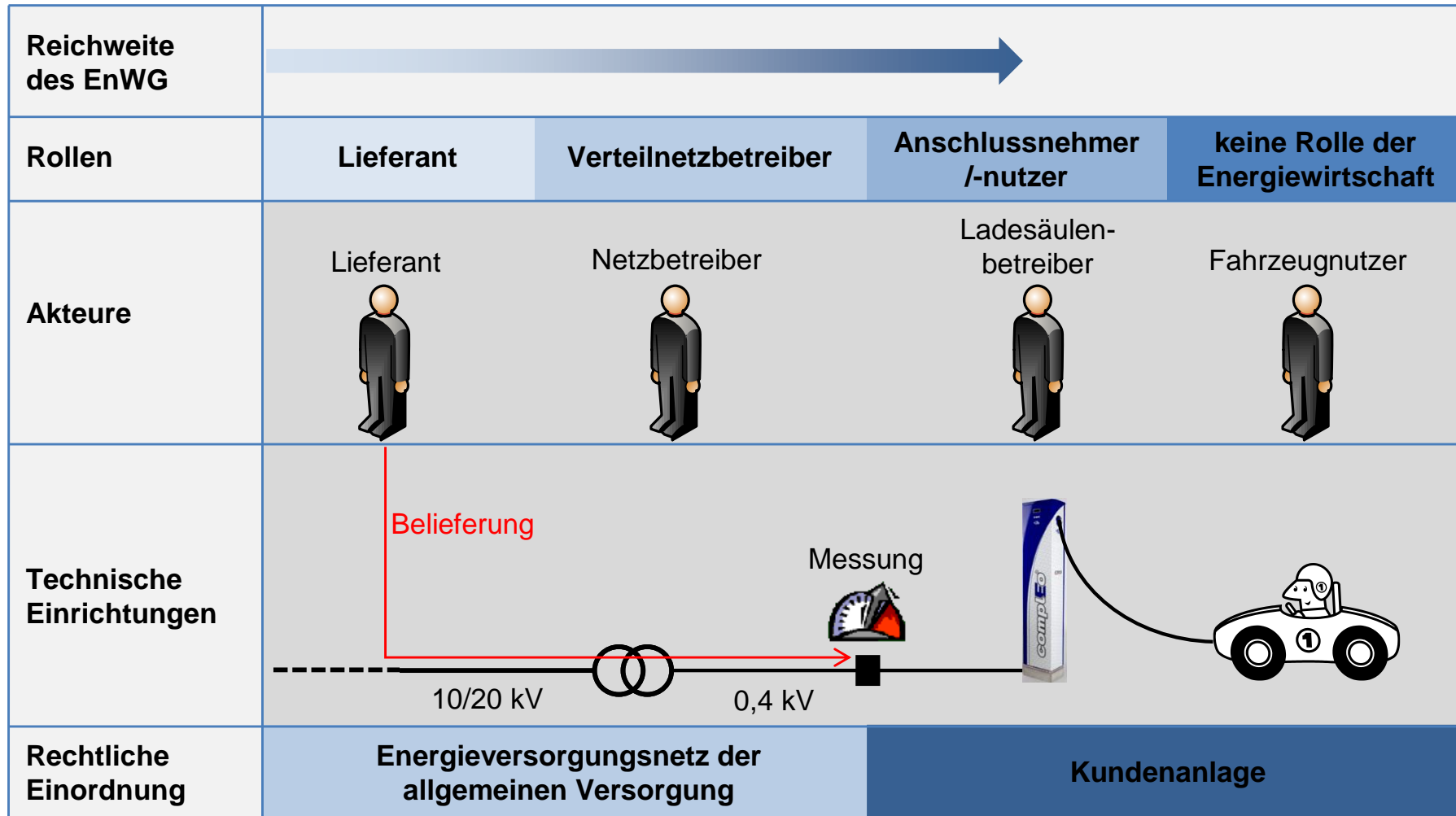
- Energieeffizienz,
- Smart Grids und
- Elektromobilität entsteht.

Umsetzung der Entwicklung durch:

- Bebauungsplan und städtebaulicher Vertrag,
- **privatrechtliche Verträge zwischen Stadt, Projektentwicklungsgesellschaft & Investoren.**
- Gründung Blue Village FRANKLIN mobil GmbH zur Umsetzung Mobilitätskonzept durch Bündelung von Mobilitätsangeboten lokaler Partner, Aufbau & Betrieb einer E-Fahrzeugflotte, Aufbau einer Mobilitäts-App und Betrieb Mobilitätszentrale (Mobilitätsberatung, Verleih, Werkstatt, Paketannahme, Café)

/ Die Kommune als Umsetzerin

/ Betrieb der Ladeinfrastruktur



TU Dortmund

/ Betrieb der Ladeinfrastruktur

- ❖ **Ladepunktbetreiber ist Letztverbraucher**; § 3 Nr. 25 EnWG:

„Letztverbraucher – natürliche oder juristische Personen, die Energie für den eigenen Verbrauch kaufen; auch der Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile steht dem Letztverbraucher im Sinne dieses Gesetzes und den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen gleich.“

- ❖ Begründung: Ladepunktbetrieb ist Bündelleistung aus Infrastruktur, Service, Strom und ggf. Parkleistungen

- ❖ Rechtsfolgen für Ladepunktbetreiber:

- kein EVU; unterliegt nicht den Pflichten zur Genehmigung, zur Ausweisung Strommix etc.
- Recht auf Netzanschluss beim VNB (§ 17 Abs. 1 EnWG)
- freie Wahl des Stromlieferanten (§ 20 Abs. 1 EnWG)
- Nachgelagertes Rechtsverhältnis (Ladepunktbetreiber & Fahrzeugnutzer) außerhalb EnWG!

- ❖ Soweit **Stromsteuer** anfällt, ist Ladepunktbetreiber für diese verantwortlich

- ❖ Wichtig: Gleichlauf mit Energiewirtschaftsrecht – keine (weitere) Stromsteuerpflicht im nachgelagerten Verhältnis zwischen Ladepunktbetreiber und dem Fahrzeugnutzer

- ❖ Ausgangslage: Verpflichtung zur Zahlung von Stromsteuer

- § 5 Abs. 1 Satz 1 StromStG: Wenn vom Versorger geleisteter Strom von Letztverbraucher entnommen wird
- Versorger = derjenige, der Strom leistet (§ 2 Nr. 1 StromStG)

Novellierung Stromsteuer-Durchführungsverordnung; Ladepunktbetreiber wird (auch) stromsteuerrechtlich als Letztverbraucher eingeordnet (§ 1a Abs. 2 Nr. 2 StromStV: *„Wer ausschließlich [versteuerten] Strom bezieht und diesen ausschließlich [...] zur Nutzung durch oder unmittelbar an elektrisch betriebene Fahrzeuge als Letztverbraucher leistet, gilt nicht als Versorger, sondern als Letztverbraucher.“*)

/ Betrieb der Ladeinfrastruktur

- ❖ **WICHTIG – anders im EEG**; das EEG enthält eigene Definitionen:
 - „EVU“ ist jede natürliche oder juristische Person, die Elektrizität an Letztverbraucher liefert
 - „*Letztverbraucher*“ jede natürliche oder juristische Person, die Strom verbraucht
- ❖ Verringerung der EEG-Umlage bei Eigenverbrauch, wenn Letztverbraucher die Erzeugungsanlage selbst betreibt und als Eigenerzeuger und den erzeugten Strom selbst verbraucht
 - Im Unterschied zum EnWG ist nicht automatisch Ladepunktbetrieb (erster) Letztverbrauch
 - Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob das Elektrofahrzeug durch den Erzeuger selbst oder durch einen Dritten betrieben wird – fraglich, wie das nach den Anforderungen des EEG messtechnisch sauber abgebildet werden kann
- ❖ Betrieb & Abrechnung der LIS macht Datenerfassung erforderlich – **Datenschutz & Datensicherheit**
- ❖ Differenzierung nach Messeinrichtung:
 - sektorspezifische Datenschutzbestimmungen des MsbG gelten nur für Messsysteme (Messsystem = Messeinrichtung + Kommunikationsmodul; § 2 Nr. 13 MsbG)
 - bei „einfachen“ Messeinrichtungen ist BDSG anwendbar (bzw. LDSG bei öffentlichen Stellen der Länder).
- ❖ Datenschutz ist „Verbot mit Erlaubnisvorbehalt“; Gestattung Erhebung/Verarbeitung/Nutzung personenbez. Daten durch
 - gesetzlichen Rechtfertigungstatbestand
 - Einwilligung
 - „*andere Rechtsvorschrift*“ – z. B. Betriebsvereinbarung, Tarifvertrag
- ❖ § 48 MsbG: Ausnahme v. techn. Vorschriften bis 31.12.2020

/ Betrieb der Ladeinfrastruktur

- **Anrechnung zur Treibhausgasminderungsquote**
- Strom kann bei direkter Nutzung für bestimmte Arten von Elektrofahrzeugen zur Erfüllung der Treibhausgasquote genutzt werden. Im Abschnitt 2 der 38. BImSchV „Straßenfahrzeuge mit Elektroantrieb“ werden die für Antragsteller relevanten Bereitstellungsformen des Stroms beschrieben, zum Beispiel:
 - ▷ elektrischer Strom, der an öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Sinne der LSV in den Verkehr gebracht wird,
 - ▷ elektrischer Strom, der nicht über öffentlich zugängliche Ladepunkte entnommen wird, der jedoch auf die Ladung des nachweislich auf den Stromkunden zugelassenen Elektrofahrzeugs zurückverfolgt werden kann (nur BEV).
- Bescheinigung der energetischen Menge durch das UBA;
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/kraft-betriebsstoffe/vollzug-38-bimschv-anrechnung-von-strom-fuer>



/ Einbindung Dienstleister für Ladepunktbetrieb

Beauftragung Dienstleister

- Abschluss Vertrag über Errichtung und Betrieb sowie Nutzung Ladeinfrastruktur (Zustimmung Eigentümer?)
- Eignungsprüfung Elektroinstallation Kundenanlage
- Prüfung Kapazität Netzanschluss

Dienstleister errichtet und betreibt LIS

- Meldung LIS an Bundesnetzagentur (öff.-zugängl. LIS?)
- Einhaltung Vorgaben aus LSV sowie Mess- und Eichrecht?
- Separater Zählpunkt für Stromlieferung? Netzdienliche Steuerung nach §14a EnWG?
- Instandhaltung und Störungsbeseitigung
- Auftraggeber zahlt Entgelt für Errichtung und Betriebsführung

Abrechnung der Ladevorgänge

- Dienstleister rechnet pauschal gegenüber Unternehmer ab;
- Dienstleister stellt Unternehmen / Nutzer Ladekarten zur Verfügung und rechnet
 - ▷ die einzelnen Nutzungen gegenüber Unternehmen ab;
 - ▷ direkt gegenüber den jeweiligen Nutzern ab.

/ Einbindung Dienstleister für Ladepunktbetrieb

Grundregel Haftung:

Wer in seinem **Verantwortungsbereich** eine **Gefahrenquelle** schafft, muss zumutbare Maßnahmen und Vorkehrungen zur Sicherung treffen.

Wesentliche Haftungsgründe bei LIS:

- Allgemeine zivilrechtliche Haftung (vertragliche Haftung & Gewährleistung; gesetzliche (deliktische) Haftung)

„Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.“

- Halter des Fahrzeugs („Halterhaftung“):

„Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs [...] so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“

- Produkthaftungsgesetz

„Wird durch den Fehler eines Produkts jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Hersteller des Produkts verpflichtet, dem Geschädigten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“

Gestattungsvertrag (Zivilrechtlicher Vertrag; mietähnliches Rechtsverhältnis)

- Aufstellung einer Ladesäule
- Verlegung und Betrieb notwendigen Stromversorgungs- und Steuerungsleitungen

Weitere wichtige Regelungen:

- Instandhaltung und Reparatur der Anlagen
- Haftung
- Werbung (stationär und online)
- Ggf.: Finanzielle Entschädigung,
- Rückbauverpflichtung, Vertragsdauer etc.

sowie je nach Objekt / Eigentümer weitere vertragliche Regelungen;

Praxistipp: „Weniger ist mehr“ – regeln Sie nur das Nötigste, aber das zu Ihren Gunsten.

/ Kontakt



Christian Alexander Mayer

Rechtsanwalt
Partner

+49 89 28628233
christian.mayer@noerr.com

Christian Mayer ist auf die Beratung nationaler & internationaler Unternehmen zu regulatorischen Fragestellungen in den Bereichen Verkehr, Energie, Umwelt sowie Medien & Glücksspiel spezialisiert. Dies umfasst insbesondere die Begleitung und Vertretung in komplexen Verwaltungsverfahren und vor den Verwaltungsgerichten. Ein besonderer Branchenschwerpunkt bildet der Bereich alternative Mobilität. Christian Mayer publiziert und referiert regelmäßig zu seinen Tätigkeitsschwerpunkten und begleitet diverse Forschungsinitiativen. Christian Mayer ist Lehrbeauftragter für Umweltrecht und Regulierung in den Master-Studiengängen „Elektromobilität“, „Nachhaltige elektrische Energieversorgung“ und „Elektrotechnik und Informationstechnik“ an der Universität Stuttgart sowie Lehrbeauftragter für "Urban Planning & Mobility Law" im MBA Studiengang "Building Sustainability" an der Technischen Universität Berlin. Er ist stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Green City AG, München, und Mitglied des Beirats Mobilitätsdaten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

Kompetenzen

- Öffentliches Wirtschaftsrecht
- Umwelt- und Planungsrecht
- Verkehrs- und Energierecht
- Öffentliches Medienrecht, Glücksspielrecht
- Verfassungs- und Europarecht

Pressestimmen

- Oft empfohlener Anwalt für den Verkehrssektor („sachl. u. kompetent“, Wettbewerber), JUVE Handbuch 2020/2021
- Oft empfohlener Anwalt für Umwelt- und Planungsrecht, JUVE Handbuch 2020/2021
- Als „Namen der nächsten Generation“ im Energiesektor ausgewählt, Legal 500 Deutschland (2018 & 2019)
- Empfohlen als führender Experte für Öffentliches Wirtschaftsrecht, Best Lawyers in Germany (2019)
- Client Choice Award in der Kategorie Public Law Germany, International Law Office (2017)

/ Standorte

Alicante

Noerr Alicante IP, S.L.
Avenida México 20
03008 Alicante
Spanien
T +34 965 980480

Berlin

Noerr PartGmbH
Charlottenstraße 57
10117 Berlin
Deutschland
T +49 30 20942000

Bratislava

Noerr s.r.o.
AC Diplomat
Palisády 29/A
81106 Bratislava
Slowakische Republik
T +421 2 59101010

Brüssel

Noerr PartGmbH
Boulevard du Régent 47-48
1000 Brüssel
Belgien
T +32 2 2745570

Budapest

Kanzlei Noerr & Partner
Fő utca 14-18
1011 Budapest
Ungarn
T +36 1 2240900

Bukarest

S.P.R.L. Menzer & Bachmann - Noerr
Calea Victoriei nr. 174 Corp A, Sector 1
010097 Bukarest
Rumänien
T +40 21 3125888

Dresden

Noerr PartGmbH
Paul-Schwarze-Straße 2
01097 Dresden
Deutschland
T +49 351 816600

Düsseldorf

Noerr PartGmbH
Speditionstraße 1
40221 Düsseldorf
Deutschland
T +49 211 499860

Frankfurt am Main

Noerr PartGmbH
Börsenstraße 1
60313 Frankfurt am Main
Deutschland
T +49 69 9714770

Hamburg

Noerr PartGmbH
Jungfernstieg 51
20354 Hamburg
Deutschland
T +49 40 3003970

London

Noerr PartGmbH
Tower 42
25 Old Broad Street
London EC2N 1HQ
Großbritannien
T +44 20 75624330

Moskau

Noerr OOO
1-ya Brestskaya ul. 29
Pf. 247
125047 Moskau
Russische Föderation
T +7 495 799 56 96

München

Noerr PartGmbH
Brienner Straße 28
80333 München
Deutschland
T +49 89 286280

New York

Noerr PartGmbH
Representative Office
885 Third Avenue, Suite 2610
New York, NY 10022
USA
T +1 212 4331396

Prag

Noerr s.r.o.
Na Poříčí 1079/3a
110 00 Prag 1
Tschechische Republik
T +420 233 112111

Warschau

Noerr Biedecki sp.k.
Al. Jerozolimskie 93
02-001 Warschau
Polen
T +48 22 378 85 00

info@noerr.com
noerr.com
© Noerr PartGmbH