

Der rechtssichere Aufbau einer Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

Konferenz Kommunales Infrastruktur-Management

Berlin, 1. Juni 2012

Rechtsanwalt Sebastian Lange
Rechtsanwalt Dr. Roman Ringwald

Über uns

- Gegründet 1970
- Büros in Berlin, Brüssel, Köln, München, Stuttgart, Wien
- Über 200 Rechtsanwälte, Wirtschaftsprüfer, Steuerberater und Ingenieure
- Führend in der Beratung der Energie- und Infrastrukturbranche mit interdisziplinärem Ansatz
- Spezialisiert besonders auf:
 - Energie-, Wasser-/Abwasser- und Abfallwirtschaft, ÖPNV und Telekommunikation
 - Regulierungsrecht
 - Gesellschafts-, Steuer- und Arbeitsrecht
 - Wettbewerbs- und Kartellrecht
 - Umwelt-, Kommunal- und Vergaberecht
 - Finanzierungen
 - Betriebswirtschaftliche Beratung/ Wirtschaftsprüfung
 - Recht des Energie- und Zertifikatehandels
 - Forderungsmanagement und insolvenzrechtliche Beratung aus Gläubigersicht
- Erfolgreiche Vertretung unserer Mandanten in einer Vielzahl von Grundsatzfragen
- Mandanten: Kommunen und Gebietskörperschaften, über 400 Stadtwerke und kommunale Verkehrsunternehmen, international agierende Versorgungs- und Handelsunternehmen, Betreiber regenerativer und konventioneller Erzeugungsanlagen, Projektentwickler, Banken, Industrieunternehmen...

Sebastian Lange, Rechtsanwalt

sebastian.lange@bbh-online.de - Tel.: 030 611 28 40-337



- geboren 1977 in Mönchengladbach
- 1998 - 2005: Studium der Rechtswissenschaft in Düsseldorf, Edinburgh und Potsdam
- 2005 - 2007: Angestellter in der Bundestagsverwaltung
- 2007 - 2009: Referendariat in Potsdam, mit Stationen u.a. im Bundeswirtschaftsministerium (Referat Vergaberecht), bei der Deutschen Hochschule für Verwaltungswissenschaften Speyer und bei BBH in Berlin
- 2009 - 2010: Rechtsanwalt in einer Potsdamer Kanzlei mit Schwerpunkt im öffentlichen Wirtschaftsrecht
- seit 01.01.2011: Rechtsanwalt bei BBH Berlin
- Beratungsschwerpunkte: Rechtsfragen zur Vergabe öffentlicher Aufträge, Contracting-Modelle, Kommunale Energiekonzepte und Förderprogramme zur Steigerung der Energieeffizienz, öffentliche Straßenbeleuchtung und Energiekonzepte für Wohnungsbaugesellschaften

Dr. Roman Ringwald, Rechtsanwalt

roman.ringwald@bbh-online.de - Tel.: 030 611 28 40-23



- geboren 1976 in Mainz
- 1997 - 2003: Studium der Rechtswissenschaften in Mainz und London; Erstes juristisches Staatsexamen
- 2003 - 2005: Wissenschaftlicher Mitarbeiter bei der Zeitschrift „Infrastrukturrecht“ (C.H. Beck Verlag)
- 2003 - 2005: Wissenschaftlicher Mitarbeiter bei BBH Berlin
- 2005 - 2007: Referendariat in Rheinland-Pfalz mit Stationen in Mainz, Berlin und Washington D.C.; Zweites juristisches Staatsexamen
- 2007: Promotion zum Dr. jur. an der Johannes Gutenberg Universität Mainz: „Daseinsvorsorge als Rechtsbegriff“
- seit 2008: Rechtsanwalt bei BBH Berlin
- seit 2011: Counsel bei BBH Berlin
- Beratungsschwerpunkte: Durchführung von Vergabeverfahren, insb. im Bereich der öffentlichen Beleuchtung, Konzessionsvertragsrecht, Contracting-Modelle, Elektromobilitätskonzepte
- umfangreiche Vortrags- und Publikationstätigkeit

Inhaltsübersicht

1. Technische und wirtschaftliche Ausgangslage
2. Rechtlicher Hintergrund der Errichtung und des Betriebs von Ladesäulen
3. Handlungsoptionen der Kommunen

Ausgangslage (1)

- Bislang keine flächendeckende Ladeinfrastruktur vorhanden
- Ladeinfrastruktur ist Voraussetzung für den Erfolg der Elektromobilität
 - Ladestationen im privaten Raum (Garage), im halb-öffentlichen Raum (Parkhäuser, Kundenparkplätze) und im öffentlichen Raum (Straße)
 - Entscheidend ist die Funktionalität aus Sicht der potentiellen Nutzer
- Fortschreitende technische Entwicklung
 - Neben Elektroautos zunehmend E-Fahrräder und E-Motorräder
 - Induktionsschleifen, Schnellladestationen u.ä. in der Entwicklung

Ausgangslage (2)

- **Aufbau und Betrieb der Ladesäulen sollen nach der Vorstellung der Bundesregierung durch die Privatwirtschaft erfolgen**
- **Aber: Errichtung von Ladesäulen nicht wirtschaftlich**
 - vergleichsweise hohe Investitionskosten
 - lange Ladezeiten mit vergleichsweise geringen Umsätzen
 - derzeit noch geringe Auslastung
- **Kommunen sollen organisatorische Verantwortung übernehmen**
 - (Noch) keine Pflichtaufgabe der Kommune
 - Kommunen können den Grad ihres Engagements selbst bestimmen
- **Aber: Noch keine Standardisierung von Geschäftsmodellen oder Vertragsgestaltungen**

Rechtliche Einordnung von Ladestationen

- Ladestationen sind als Kundenanlagen zu qualifizieren.
 - Energiewirtschaftsrechtlich sind sie (mit Ausnahme des Netzanschlusses selbst) nicht als Teile des Netzes zu betrachten.
- Dies hat wichtige Konsequenzen:
 - Der Betrieb solcher Stationen wird nicht von der Regulierung nach dem EnWG (einschließlich der AnreizregulierungsVO) erfasst.
 - Die Kosten für die Errichtung und den Betrieb solcher Ladestationen können folglich auch nicht in die Kalkulation der Netzentgelte, mit Ausnahme evtl. erforderlicher Netzausbauten, einbezogen werden.
 - Das Recht zum Betrieb solcher Ladestationen im öffentlichen Raum ist nicht Gegenstand der durch einen Konzessionsvertrag (Wegenutzungsvertrag) im Sinne des § 46 Abs. 2 EnWG eingeräumten Befugnisse.

Ladestationen im öffentlichen Raum (2)

■ Straßenrecht

- Errichtung und Betrieb von Ladestationen sind erlaubnispflichtige Sondernutzungen.
- Straßenbehörde hat über Sondernutzungserlaubnis nach Landesstraßengesetz ermessensfehlerfrei zu entscheiden.

■ Baurecht

- Errichtung von Ladestationen ist regelmäßig baugenehmigungsfrei.
- Materielles Baurecht einschließlich der technischen Bestimmungen für die Errichtung und den Betrieb solcher Anlagen ist zu beachten.

■ Straßenverkehrsrecht

- Fraglich, inwieweit durch entsprechende Verkehrszeichen ein eingeschränktes Halteverbot bzw. Parkverbot mit Ausnahme zum Zwecke des Aufladens verhängt werden kann.

Interessen der Kommune (1)

- Flächendeckende Ladeinfrastruktur für alle Arten der Elektromobilität
- Verkehrstechnisch sinnvolle Standortwahl
 - Standortwahl nicht nach Marketinggesichtspunkten, sondern orientiert an Verkehrsflüssen und am tatsächlichen Bedarf
 - Integration von Ladestationen im öffentlichen und nicht-öffentlichen Raum, insbesondere Parkraum-Konzept
 - Integration von Ladestationen in Verkehrskonzept
 - Intermodalität und sinnvolle Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln
 - Soweit Ladestationen im halb-öffentlichen Raum zugänglich sind, bedarf es grundsätzlich keiner Parallelstrukturen
 - Aber: Rechtssicherheit über dauerhaften Betrieb?

Interessen der Kommune (2)

- Städtebauliche und gestalterische Interessen
 - Parallelstrukturen unterschiedlicher Anbieter?
 - Ladesäulen als Werbeträger?
 - Einheitliche Gestaltung der Ladestationen im öffentlichen Raum?
- Möglichst geringe Kosten der Kommune für die Bereitstellung von Ladestationen im öffentlichen Raum
- Stärkung der kommunalen Wertschöpfungskette
 - Geschäftsmodelle für Stadtwerke oder kommunale Verkehrsbetriebe?
 - Einbindung der kommunalen Wohnungswirtschaft?
- Offen für technische Entwicklungen/Vermeidung von Lock-In-Effekten

Handlungsoptionen der Kommunen (1)

- **Straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse**
 - Kaum Steuerungsmöglichkeiten der Kommune
 - Keine Anreize zum Aufbau und Betrieb von Ladesäulen
- **Satzung zum Aufbau und Betrieb von Ladesäulen im öffentlichen Raum**
 - Mittels einer Satzung kann die Kommune rechtliche Rahmenbedingungen und Kriterien für den Aufbau setzen.
 - „Harte“ Steuerungsmöglichkeit der Kommune
 - Keine Anreize zum Aufbau und Betrieb von Ladesäulen
- **Konzessionsverträge**
 - Steuernde Einflussnahme durch konzessionsvertragliche Vorgaben
 - Anreize können vereinbart werden
 - Rechtliche Fallstricke sind zu beachten!

Handlungsoptionen der Kommunen (2)

- **Aufbau und Betrieb in Eigenleistung durch Kommune oder kommunale Unternehmen**
 - Wirtschaftlichkeit?
 - Konkrete Rahmenbedingungen vor Ort entscheidend
- **Kommunales Elektromobilitätskonzept**
 - Informelle Rechtsnatur
 - Aber: Mittelbare Rechtswirkung bei Ermessensentscheidungen der Kommune
 - Bedarfsermittlung und Bedarfsplanung
 - Vernetzung mit privaten und halb-öffentlichen Ladestationen
 - Intermodale Integration/Vernetzung mit anderen Mobilitätsformen

Ladestationen-Konzessionsvertrag (1)

■ Ausschluss weiterer Anbieter?

- Drittanbieter könnten weiterhin straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse beantragen.
 - Konzessionsvertrag hat allenfalls ermessenslenkende Wirkung.
- Andere Stromanbieter könnten nach § 19 Abs. 1, 4 Nr. 4 GWB Anspruch auf Zugang zur Nutzung der Ladestationen haben.
 - Ladestationen können „wesentliche Infrastruktureinrichtungen“ sein
 - Technische Möglichkeit der Fremdnutzung und Zumutbarkeit entscheidend
 - Technische Umsetzung zurzeit nicht möglich, allenfalls kaufmännische Verrechnung/Beistellung denkbar

Ladestationen-Konzessionsvertrag (2)

- Vergaberecht?
 - Fraglich, ob Dienstleistungskonzession oder Bauauftrag
 - Bei einem Bauauftrag wäre das „strenge“ Vergaberecht anzuwenden (ggf. europaweite Ausschreibung), bei einer Dienstleistungskonzession „nur“ die „allgemeinen Grundsätze des Vergaberechts“
 - Inhalt und Umfang des konkreten Konzessionsvertrages entscheidend
 - Technologie- und zukunfts offene Ausgestaltung des Vertrages?
 - Wahl des Vergabeverfahrens?
 - Offenes Verfahren und Nicht-offenes Verfahren mangels standardisierter Verträge und Geschäftsmodelle kaum möglich
 - Verhandlungsverfahren oder wettbewerblicher Dialog

Fazit (1)

- Zum flächendeckenden Aufbau einer Ladeinfrastruktur sind steuernde und fördernde Maßnahmen der Kommunen unerlässlich.
- Neben Ladestationen im privaten und im halb-öffentlichen Raum bedarf es auch Ladestationen im öffentlich Raum.
- Der flächendeckende Aufbau erfordert Koordinierung und Anreize
 - Originäre Aufgabe der Kommunen!
- Eine Integration der Elektromobilität in kommunale Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzepte ist sachlich geboten.
- Erforderlich ist ein Mix unterschiedlicher Instrumente der Kommunen.
- Kommunale Elektromobilitätskonzepte können die erforderliche Steuerung übernehmen.

Fazit (2)

- Kommunale Elektrizitätskonzepte sollten mindestens
 - den Bedarf ermitteln,
 - Anreize zum Aufbau und zum Betrieb von Ladestationen initiieren,
 - steuernde Vorgaben enthalten (Standorte, Standards, etc.),
 - die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln fördern,
 - technologie- und zukunfts offen sein und
 - die Grundlage für den Abschluss eines entsprechenden Konzessionsvertrages und ggf. für den Erlass einer entsprechenden Satzung sein.
- Komplexe Vergabeverfahren bedürfen der sorgfältigen Vorbereitung und Durchführung.

BBH
Becker Büttner Held

Rechtsanwälte · Wirtschaftsprüfer · Steuerberater

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Ansprechpartner:
Rechtsanwalt Sebastian Lange
Rechtsanwalt Dr. Roman Ringwald

BBH Berlin
Magazinstraße 15-16
10179 Berlin
Tel.: 030 611 28 40 0
Fax: 030 611 28 40 99
berlin@bbh-online.de

BBH Brüssel
Avenue Marnix 28
1000 Brüssel/Belgien
Tel.: +32 2 204 44 00
Fax.: +32 2 204 44 99
bruessel@bbh-online.be

BBH Köln
KAP am Südkai
Agrippinawerft 30
50678 Köln
Tel.: 0221 6 50 25 0
Fax: 0221 6 50 25 299
koeln@bbh-online.de

BBH München
Untere Weidenstraße 5
81543 München
Tel.: 089 23 11 64 0
Fax: 089 23 11 64 570
muenchen@bbh-online.de

BBH Stuttgart
Industriestraße 3
70565 Stuttgart
Tel.: 0711 722 47 0
Fax: 0711 722 47 499
stuttgart@bbh-online.de

www.bbh-online.de