

Rechtliche Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur im Neubau und Bestand



Rechtliche Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur im Neubau und Bestand

Inhalt

Einleitung	1
Ladeinfrastruktur im Bestand	3
Ladeinfrastruktur im Mietverhältnis	3
Ausgangslage	3
Rechtliche Würdigung	3
Handlungsmöglichkeiten	4
Ladeinfrastruktur in Wohnungseigentumsgemeinschaften	6
Ausgangslage	6
Rechtliche Würdigung	6
Handlungsmöglichkeiten	7
Zwischenfazit Ladeinfrastruktur im Bestand	8
Ladeinfrastruktur im Neubau	11
Ladeinfrastruktur in der Bauleitplanung	11
Ausgangslage	11
Rechtliche Würdigung	11
Handlungsmöglichkeiten	14
Ladeinfrastruktur im Bauordnungsrecht	15
Ausgangslage	15
Vorüberlegungen Bauordnungsrecht	16
Baugenehmigungsfreie Errichtung von LIS	17
Flexibilisierung Stellplatzsatzung	18
Zwischenfazit Ladeinfrastruktur im Neubau	21
Exkurs: Berücksichtigung weiterer alternativer Mobilitätskonzepte – Car-Sharing und Stellplatzablösebeiträge	21
Baurechtliche Behandlung von Schnellladesäulen	23
Zwischenfazit	24
Technische Regeln/technische Unbedenklichkeit von LIS in Gebäuden	27
Ausgangslage	27
Rechtliche Würdigung	27
Handlungsempfehlungen	29
Zusammenfassung und Gesamtfazit	33
Ladeinfrastruktur im Bestand	33
Ladeinfrastruktur im Neubau	33
Technische Regeln/technische Unbedenklichkeit von LIS in Gebäude	33
Anhang	A
Ergebnispapiere der Begleit- und Wirkungsforschung	A
Impressum	D

Einleitung

Diese Ausarbeitung behandelt Fragen des Baurechts, des Planungsrechts, des Bauordnungsrechts, des Mietrechts, des Wohneigentumsrechts und der bautechnischen Unbedenklichkeit beim Bau von Ladeinfrastruktur im Neubau und bei Bestandsgebäuden. Ziel ist es, notwendige Anpassungen im Rechtsrahmen zu identifizieren und konkrete Lösungsvorschläge zu entwickeln. In zweiter Linie geht es um eine positive Beförderung einer gesellschaftlich gewollten Weiterentwicklung der Elektromobilität, vor allem die positive Berücksichtigung dieser zukünftigen Durchdringung in heutigen Bau- und Planungsprozessen. Hierzu kann das Instrumentarium im Bau- und Planungsrecht ergänzt werden, damit die Berücksichtigung der Elektromobilität nicht mehr den „Sonderfall“ in einzelnen besonders innovativen Planungsprozessen in ausgewählten Regionen oder besonders innovativen Kommunen darstellt, sondern zunehmend zum „Normalfall“ bei allen Bau- und Planungsprozessen wird. Schließlich sind alle Mitgliedsstaaten der Europäischen Union aufgerufen dafür Sorge zu tragen, dass Bauherren und Immobilienverwalter die entsprechende Infrastruktur mit einer ausreichenden Zahl von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge errichten können.¹ Die Förderung der Elektromobilität soll auf lange Sicht sicherstellen, dass der CO₂ Ausstoß des Verkehrssektors wesentlich gesenkt wird.

Diese vorliegende Ausarbeitung soll auf Basis der Ergebnisse und Erfahrungen im Schaufensterprogramm der Bundesregierung diesen Anpassungsbedarf im aktuellen Rechtsrahmen identifizieren und Vorschläge zur Lösung entwickeln. Dabei wird auf Experteninterviews mit Vertretern von Projekten aus dem Schaufensterprogramm Bezug genommen.

In dieser Ausarbeitung wird das Energierecht mit Bezug auf Ladeinfrastruktur nicht behandelt. Der rechtliche Rahmen hierzu wird mit dem Strommarktgesetz voraussichtlich in 2016 neu gefasst (vgl. hierzu den Gesetzentwurf der Bundesregierung: „Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Strommarktes“, Quelle BMWi).

Über die Randbedingungen dieser Ausarbeitung hinausgehend, sind stets die mess- und eichrechtlichen Anforderungen an die Ladeinfrastruktur zu beachten. Den rechtlichen Rahmen gibt das Mess- und Eichgesetz (vgl. auch Ergebnispapier Nr. 03 der Begleit- und Wirkungsforschung). Grundsätzlich unterliegen das Inverkehrbringen und die Verwendung von Ladeinfrastruktur den Regelungen des Mess- und Eichrechts. Die Eichung, die Marktüberwachung und die Verwendungsüberwachung werden von den nach Landesrecht zuständigen Behörden vorgenommen. Diese prüfen auch, ob mögliche Ausnahmen vom Anwendungsbereich des Mess- und Eichrechts einschlägig sind.

1 vgl. Erwägungsgrund 23 der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

Ladeinfrastruktur im Bestand

Die Erfahrungen im Schaufensterprogramm der Bundesregierung haben gezeigt, dass die Errichtung von Ladeinfrastruktur in Bestandsimmobilien heute noch rechtlichen Hemmnissen begegnet. Dies betrifft insbesondere die Errichtung von Ladeinfrastruktur durch Mieter am angemieteten Objekt und die Errichtung durch Wohnungseigentümer wenn hierdurch Gemeinschaftseigentum betroffen ist. Demgegenüber ist die Errichtung von Ladeinfrastruktur durch den Eigentümer selbst naturgemäß unproblematisch.

Ladeinfrastruktur im Mietverhältnis

Ausgangslage

Ein Mieter ist ohne Zustimmung seines Vermieters nicht berechtigt, bauliche Veränderungen an der Mietsache vorzunehmen. Die Errichtung von Ladeinfrastruktur macht jedoch in aller Regel eine bauliche Veränderung der Mietsache erforderlich. Deshalb steht es derzeit alleine in der Entscheidung des Vermieters, ob der Mieter die nötige Ladeinfrastruktur zu seinem Elektrofahrzeug errichten darf oder nicht. Dieses Zustimmungserfordernis und die damit einhergehende Unsicherheit stellt ein Hemmnis für den Erwerb eines Elektrofahrzeuges dar.

Vor diesem Hintergrund wird aus den Projekten der Wunsch nach einer Duldungspflicht des Vermieters zur Errichtung von Ladeinfrastruktur vorgebracht. Im Ergebnis soll der Vermieter nicht (länger) das Recht haben, einer Vorrichtung zur Nutzung von Elektromobilität grundlos zu widersprechen.

Rechtliche Würdigung

Eine solche oder eine ähnliche Duldungspflicht des Vermieters sieht das geltende Recht nicht vor. Zwar hat der Vermieter im Rahmen des Mietvertrages die Nutzung seiner Mietsache durch den Mieter zu dulden (vgl. § 535 Abs. 1 BGB). Der Mieter ist aber grundsätzlich nicht berechtigt, die Mietsache ohne Zustimmung des Vermieters baulich zu verändern. Bauliche Veränderungen sind vor Rückgabe zu beseitigen (§§ 535, 546 BGB). Der Vermieter ist Eigentümer der Wohnung und darf sich mithin auf sein Eigentumsgrundrecht nach Art. 14 Abs. 1 GG berufen, wonach ihm alleine die Entscheidung darüber verbleibt, wie mit seinem Eigentum verfahren wird.

Gleichwohl ist der Vermieter in bestimmten Einzelfällen zur Duldung eines gewissen Mietgebrauchs sowie in beschränktem Umfang auch zur

Duldung baulicher Veränderungen verpflichtet. Verallgemeinernd soll dies dann der Fall sein, wenn die bestimmte Maßnahme dem Mieter Vorteile und dem Vermieter selbst keine wesentlichen Nachteile bringt.² Die Verpflichtung zu einer solchen Duldung ergibt sich zuvorderst aus allgemeinen Treu-und-Glaubenspflichten (§ 242 BGB). Gleichwohl ist der Umfang einer solchen Duldungspflicht sehr begrenzt. Dies zeigt beispielhaft die recht umfangreiche Rechtsprechung zu den Duldungspflichten des Vermieters bei der Installation von Empfangseinrichtungen (Parabolantennen etc.) durch den Mieter. Selbst wenn für die Installation der Parabolantennen, gegebenenfalls sogar nur an der Brüstung des Balkons, das Grundrecht des Mieters auf Informationsfreiheit (Art. 5 Abs. 1 Satz 1 GG) streitet, ist stets im Einzelfall zu prüfen, in wieweit das Eigentumsgrundrecht des Vermieters aus Art. 14 Abs. 1 GG durch die begehrte Installation eingeschränkt wird. Besteht eine nahezu gleichwertige Informationsmöglichkeit über einen vorhandenen Kabelanschluss hat der Mieter regelmäßig keinen Anspruch auf die Duldung der Installation von Empfangseinrichtungen.³

Es ist fraglich, ob eine uneingeschränkte Duldungspflicht einen gerechtfertigten Eingriff in das Eigentumsrecht des Vermieters darstellt. Andererseits zeigen die Grenzen der Treu-und-Glaubenspflicht, dass der Vermieter zur Duldung verpflichtet sein kann. Im Rahmen dieser Grenzen ist ein politischer Gestaltungsspielraum eröffnet.

Handlungsmöglichkeiten

Um die aktuelle Rechtslage zugunsten von Mietern zu verbessern und die Installation von Ladeinfrastruktur zu erleichtern, könnte der Gesetzgeber eine neue Regelung im BGB aufnehmen. Diese könnte als Duldungspflicht sinngemäß wie folgt lauten (Formulierungsvorschlag):

„Es besteht eine Pflicht zur Duldung von baulichen Veränderungen um die Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge zu ermöglichen, solange hierdurch die Rechte des Vermieters nicht unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Eine unverhältnismäßige Einschränkung liegt regelmäßig dann nicht vor, wenn sich alle baulichen Veränderungen wieder rückstandslos beseitigen lassen und der optische Gesamteindruck der Immobilie nicht beeinträchtigt wird.“

² vgl. LG Berlin, ZMR 1995, 594; Häublein, Münchner Kommentar zum BGB, 6. Auflage 2012, § 535 BGB Rn. 88

³ vgl. etwa BGH, Urteil vom 02.03.2005, Aktenzeichen: VIII ZR 118/04; BGH, Urteil vom 16.11.2005, Aktenzeichen: VIII ZR 5/05

Alternativ könnte auch eine Regelung aufgenommen werden, die eine Zustimmungspflicht ähnlich der Regelung in § 554a BGB zum barrierefreien Wohnen vorsieht:

„Bauliche Veränderungen, die erforderlich sind, um die Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge zu ermöglichen, sind [vom Vermieter] zu dulden, soweit hierdurch [seine] die Rechte [des Vermieters] nicht unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Eine unverhältnismäßige Einschränkung liegt regelmäßig nicht vor, wenn sich alle baulichen Veränderungen rückstandslos beseitigen lassen und der Gesamteindruck eines Gebäudes nicht beeinträchtigt wird.

Der Vermieter kann seine Zustimmung von der Leistung einer angemessenen zusätzlichen Sicherheit für die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes abhängig machen. § 551 Abs. 3 und 4 gilt entsprechend.“

Eine solche oder ähnliche Regelung, mit Bedacht formuliert, würde nach unserem Dafürhalten nicht gegen die Garantie des Eigentums verstoßen. Dem Gesetzgeber steht bei der Erfüllung des ihm in Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG erteilten Auftrages, Inhalt und Schranken des Eigentums zu bestimmen, ein (relativ) weiter Beurteilungsspielraum zu. Das Privateigentum im Sinne der Verfassung zeichnet sich in seinem rechtlichen Gehalt durch Privatnützigkeit und grundsätzliche Verfügungsbefugnis über den Eigentumsgegenstand aus.⁴ Sein Gebrauch soll aber zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen. Dieses Postulat einer am Gemeinwohl orientierten Nutzung, umfasst auch das Gebot der Rücksichtnahme auf die Belange des einzelnen Rechtsgenossen, der auf die Nutzung des Eigentumsobjektes angewiesen ist.⁵ Es ist deshalb Aufgabe des Gesetzgebers, dieses Gebot auch im Rahmen privatrechtlicher Normierungen nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG zu verwirklichen. Für die Ausgestaltung zwingender mietrechtlicher Vorschriften bedeutet dies, dass der Gesetzgeber sowohl die Belange des Mieters als auch die des Vermieters in gleicher Weise berücksichtigen muss. Das heißt freilich nicht, dass sie zu jeder Zeit und in jedem Zusammenhang dasselbe Gewicht haben müssen.⁶ Es ist deshalb durchaus zu rechtfertigen, dass zur Förderung klimafreundlicher Mobilitätsformen wie die Elektromobilität, bei erklärtem politischem Willen zur Erreichung klimapolitischer Ziele, die Eigentumsgarantie gegenüber der Sozialbindung etwas zurücktritt. Im Rahmen der gesetzlichen Regelung könnte schließlich noch klargestellt werden, dass unter „Ladeinfrastruktur“ alle erforderlichen

4 vgl. BVerfGE 31,229 ff.

5 vgl. BVerfGE 71,230 ff.

6 vgl. BVerfGE 37,132 ff.

Anlagen zu verstehen sind, also unter anderem auch die notwendigen Kommunikationsanlagen.

Allerdings ist zu bedenken, dass es bislang keinen vergleichbaren Anknüpfungspunkt für eine derartige Regelung im BGB – überhaupt zu irgendeiner Duldungspflicht des Vermieters – gibt. Auch die alternativ angeregte Zustimmungspflicht des Vermieters gibt es bislang ausschließlich zu baulichen Veränderungen zur Herstellung von Barrierefreiheit. Es müsste also mithin ein neuer Paragraph geschaffen werden, der erstmals eine derartige Duldungspflicht begründet bzw. eine weitere Zustimmungspflicht schafft, die sicher nicht eine vergleichbare Schutzbedürftigkeit wie die Herstellung von Barrierefreiheit zugunsten behinderter Mieter aufweist. Eingedenk der betroffenen Interessen und der zu beteiligenden Interessengruppen und Interessenverbänden bedürften derartige Regelungen sicher eines starken politischen Willens.

Ladeinfrastruktur in Wohnungseigentumsgemeinschaften

Ausgangslage

Ähnlich stellt sich die Situation bei Wohnungseigentümergeinschaften dar. Regelmäßig erfordert die Errichtung von Ladeinfrastruktur bauliche Veränderungen am Gemeinschaftseigentum. Dies macht die Zustimmung der Wohnungseigentümergeinschaft erforderlich. Auch insoweit zeigen die Erfahrungen in den Schaufensterprojekten, dass diese Zustimmung nur schwer zu erlangen ist, in einigen Fällen nicht erteilt wird und jedenfalls eine Unsicherheit beim Kauf eines Elektrofahrzeugs darstellt.

Rechtliche Würdigung

Das Wohnungseigentum ist sogenanntes Bruchteilseigentum (§ 1008 ff. BGB). Es muss das eigene Eigentum jedes Wohnungseigentümers an seiner Wohnung (sog. „ideeller Bruchteil“) vom Gesamthandseigentum der Wohnungseigentümergeinschaft abgegrenzt werden. Gemeinschaftseigentum besteht am Grundstück sowie an allen konstruktiv notwendigen Teilen des Gebäudes.⁷ Grundsätzlich ist jeder Wohnungseigentümer zum

⁷ bspw. Treppen, Tiefgaragen, Stellplätze etc.; § 1 Abs. 5 WEG

Mitgebrauch des Gemeinschaftseigentums berechtigt (§ 13 Abs. 2 Satz 1 WEG). Seine Grenze findet dieser Mitgebrauch jedoch bei baulichen Veränderungen (§§ 14, 15 WEG). Bauliche Veränderungen, die über die ordnungsgemäße Instandhaltung des Gemeinschaftseigentums hinausgehen bedürfen der Zustimmung der Wohnungseigentümergeinschaft (§ 22 Abs. 1 WEG). Da, wie einleitend dargestellt, die Errichtung von Ladeinfrastruktur regelmäßig bauliche Maßnahmen mit sich bringen (Bohrungen, Installation von Leitungen) spricht zunächst viel für ein Zustimmungserfordernis.

Neben den Erfahrungen aus den Schaufensterprojekten belegt ein aktuelles Urteil des Amtsgerichts Schöneberg vom 09.04.2015⁸ den konkreten rechtlichen Handlungsbedarf. Darin stellt das Amtsgericht Schöneberg fest, dass es sich bei einer Ladeinfrastruktur um eine bauliche Veränderung im Sinne von § 22 Abs. 1 WEG handelt, die der Zustimmung aller über das in § 14 Nr. 1 WEG bestimmte Maß hinaus beeinträchtigen Wohnungseigentümer bedarf. Eine solche Beeinträchtigung über das Maß des § 14 Nr. 1 WEG hinaus wird vom Amtsgericht Schöneberg angenommen, weil sich eine optische Beeinträchtigung daraus ergeben kann, dass es Nachahmer gibt bzw. anderen Wohnungseigentümern das gleiche Recht auf Zustimmung für weitere Installationen zugestanden werden müsste. Außerdem soll die Installation der Ladestation dazu führen, dass der allgemeine Elektroanschluss in der Tiefgarage überlastet sein kann. Schließlich soll nach Ansicht des Amtsgerichts Schöneberg die Versorgung mit Strom für ein Elektroauto (noch) nicht zur Mindestausstattung eines PKW-Stellplatzes gehören (§ 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG nicht anwendbar).

Handlungsmöglichkeiten

Zwar setzt sich – entgegen dem Amtsgericht Schöneberg – in jüngster Zeit auch die Rechtsauffassung durch, dass durch die Installation von Ladeinfrastruktur die Rechte eines Wohnungseigentümers nicht in der in § 22 Abs. 1 WEG bezeichneten Weise beeinträchtigt werden. Bei der Installation von Ladeinfrastruktur sollen den Miteigentümern keine wirtschaftlichen Nachteile entstehen, da die wirtschaftliche Belastung für die Installation alleine der Miteigentümer trägt, der sie installieren möchte. Diese Rechtsauffassung steht jedoch in Widerspruch zur oben zitierten Rechtsprechung des Amtsgerichts Schöneberg.⁹ Vor diesem Hintergrund bedarf es daher dringend einer klarstellenden Regelung im WEG, etwa in § 21 Abs. 5 WEG. Es könnte im Gesetz klargestellt werden, dass die Installation von Lade-

⁸ Az.: 771 C 87/14, die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig (Stand 07/2015)

⁹ Vgl. Amtsgericht Schöneberg, Urteil v. 09.04.2015, Az.: 771 C 87/14; nicht rechtskräftig, laufendes Berufungsverfahren und ggf. Revision zum Bundesgerichtshof.

infrastruktur für Elektrofahrzeuge zur ordnungsmäßigen, dem Interesse der Gesamtheit der Wohnungseigentümer entsprechenden Verwaltung gehört. Alternativ oder ergänzend könnte auch festgestellt werden, dass es zur Mindestausstattung eines Pkw-Stellplatzes gehört, dass dort Elektrofahrzeuge mit Strom versorgt werden können (§ 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG).¹⁰ Schließlich könnte der Aufzählung in § 21 Abs. 5 Nr. 6 WEG wie folgt ergänzt werden:¹¹

„die Duldung aller Maßnahmen, die zur Herstellung einer Fernsprecheinrichtung, einer Rundfunkempfangsanlage, einer Ladestation für elektrisch betriebene Fahrzeuge oder eines Energieversorgungsanschlusses zugunsten eines Wohnungseigentümers erforderlich sind.“

Zwischenfazit Ladeinfrastruktur im Bestand

Nach alledem ist damit festzustellen, dass die Errichtung von Ladeinfrastruktur im Bestand heute noch erheblichen rechtlichen Hemmnissen begegnet. Die künftigen Nutzer von Elektromobilität in bestehenden Miets- bzw. WEG-Wohnungen können sich erst nach vorheriger Klärung mit ihrem Vermieter bzw. ihrer Wohnungseigentümergeinschaft sicher sein, dass die benötigte Infrastruktur installiert werden darf.¹² Obendrein ist vor allem bei Wohnungseigentümergeinschaften der nicht unerhebliche Zeitverzug einer förmlichen Beschlussfassung über die Errichtung zu beachten. Präventiv könnten die dargestellten Probleme über entsprechende Klauseln in den notariellen Teilungserklärungen gelöst werden.¹³

10 Es wird befürchtet, dass eine solche klarstellende Regelung Ausstrahlungswirkung auf die Errichtung öffentlicher Stellplätze und Parkhäuser haben könnte.

11 Wobei natürlich fraglich ist, ob die Versorgung mit einem Anschluss für die Ladeinfrastruktur wertungsmäßig gleichzusetzen ist mit dem Recht auf Grundversorgung mit Energie oder Informationen.

12 Um die Klärung mit Vermieter und WEG zu beschleunigen und zu erleichtern könnte noch geeignetes Informationsmaterial bereitgestellt werden.

13 Über diese Gestaltungsmöglichkeiten sollten die Notare informiert werden. Gegebenenfalls könnten die Formularmuster ergänzt werden.

Ladeinfrastruktur im Neubau

Hier wurde untersucht, in welchem Umfang aktuell noch rechtliche Hemmnisse beim Aufbau von Ladeinfrastruktur in Neubauvorhaben bestehen. Ferner wurde beleuchtet, wie der Aufbau von Ladeinfrastruktur in Neubauvorhaben durch gezielte rechtliche Anreize gefördert werden kann. Dabei wurde vor allem die Ebene der Bundes- und Landesgesetzgebung beleuchtet. Wie bereits einleitend dargestellt, wurden dabei vor allem die Ergebnisse und Erfahrungen im Schaufensterprogramm der Bundesregierung aufgegriffen. Auf eine Darstellung der im Einzelnen bestehenden, der Kommune heute schon zur Verfügung stehenden Instrumente zur Berücksichtigung alternativer Mobilitätsformen, insbesondere der Elektromobilität im Rahmen der Bauleitplanung, wurde verzichtet.¹⁴

Ladeinfrastruktur in der Bauleitplanung

Ausgangslage

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass nach den Erfahrungen in den Projekten der geltende Rechtsrahmen zur Bauleitplanung, insbesondere das BauGB, kein evidentes Hemmnis bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur darstellt. Vielmehr könnte über eine größere rechtliche Verankerung über die Bauleitplanung ein Anreiz zur Errichtung von Ladeinfrastruktur gesetzt werden. Es ist ein Wunsch der Projektpartner, dass die Kommune bei der Aufstellung von Bauleitplänen dazu angehalten sein sollte, die Errichtung von Ladeinfrastruktur mit zu bedenken und, wo notwendig, konkret einzufordern.

Rechtliche Würdigung

Damit die Belange der Elektromobilität im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen beachtet werden, müssen sie öffentliche und/oder private Belange darstellen, die im Rahmen der planerischen Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen sind. Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Derartige Belange nennt § 1 Abs. 6 BauGB beispielhaft. So ist der Schutz der Umwelt, insbesondere die Vermeidung von Emissionen sowie die sparsame und

¹⁴ Insb. bauplanungsrechtliche Instrumente (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan, städtebaulicher Vertrag, Durchführungsvertrag) und kommunale Satzungscompetenz (Gestaltungssatzung, Stellplatzsatzung, Sondernutzungssatzung etc.).

effiziente Nutzung von Energie, bereits nach derzeitiger Rechtslage bei der Abwägung nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zu berücksichtigen. Außerdem sind nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung bei der Abwägung zu berücksichtigen. In § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB wird damit das Anliegen der Vermeidung und Verringerung von Verkehr auch für die Ebene der Bauleitplanung hervorgehoben. Jüngere Kommentarliteratur zu § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB hebt deshalb hervor, dass nachhaltige Verkehrsentwicklung verkehrsarme Siedlungsstrukturen erfordern, zu denen u. a. Konzepte zur Förderung von Elektromobilität beitragen können.¹⁵ Durch Berücksichtigung derartiger Konzepte in den Bauleitplänen kann eine kommunale Verkehrspolitik unterstützt werden, die zu geringen Lärm- und Schadstoffbelastungen im städtischen Raum führt. Es ist deshalb bereits grundsätzlich im BauGB angelegt, dass die Belange der Elektromobilität bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen sind.

Damit geht jedoch nicht zugleich einher, wie diese Belange im Bebauungsplan konkret festgesetzt werden können. Was Inhalt des Bebauungsplans sein kann ist in § 9 Abs. 1 BauGB aufgeführt. Dort sind (abschließend) alle Festsetzungen zu Bebauungsplänen aufgeführt. Jede Festsetzung in einem Bebauungsplan bedarf einer Ermächtigungsgrundlage, da der Bebauungsplan eine Inhalts- und Schrankenbestimmung, eine Beschränkung, der Eigentumsgarantie nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG darstellt. Deshalb müssen alle Planfestsetzungen so ausgelegt werden, dass sie von einer der bestehenden Festsetzungsmöglichkeiten in § 9 Abs. 1 BauGB umfasst sind. Etwas anderes gilt nur für sogenannte Vorhaben- und Erschließungspläne. Da wie bereits oben dargestellt (zu § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB) die Verkehrsbelange auch die Belange der Elektromobilität umfassen, kommt für Festsetzungen hierzu im Bebauungsplan die Ermächtigung aus § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB in Betracht. Hiernach können Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen festgesetzt werden. So ist es auf dieser Grundlage bspw. möglich, durch den textlichen Ausschluss von Stellplätzen auf den Grundstücken und entsprechenden Festsetzungen von Baufenstern und Bauweisen in einem reinen Wohngebiet zulässigerweise ein „Wohnen ohne (eigenes) Auto“ zu ermöglichen.¹⁶

¹⁵ vgl. Battis, in: Battis/Krautzberger/Löhr, Baugesetzbuch, 12. Auflage 2014, § 1 BauGB Rn. 75

¹⁶ vgl. OVG Münster, Urteil vom 11.01.2002, Aktenzeichen: 7a D 6/00

Es spricht vor diesem Hintergrund auch viel dafür, dass es sich bei Ladeinfrastruktur um bauliche Anlagen im Sinne des § 29 BauGB handelt. Die erforderliche „bodenrechtlichen Relevanz“ der Anlage ist gegeben, wenn das Vorhaben die in § 1 Abs. 6 BauGB genannte Belange in einer Form berühren kann, die geeignet ist, ein Bedürfnis nach einer ihre Zulässigkeit regelnden verbindlichen Bauleitplanung hervorzurufen.¹⁷ Im Falle von Ladeinfrastruktur ergibt sich diese Relevanz aus den obigen Ausführungen zu § 1 Abs. 6 BauGB sowie aus ihren Auswirkungen auf das Ortsbild (§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB).

Ferner darf davon ausgegangen werden, dass es sich bei der Ladeinfrastruktur um keine Tankstelle im Sinne der BauNVO handelt. Die BauNVO begreift Tankstellen als Verkaufsstellen von Kraftstoff¹⁸ mit beträchtlichen schädlichen Auswirkungen (erhebliche Verkehre). Demgegenüber handelt es sich bei Ladestationen für Elektrofahrzeuge um eine nicht störende Anlage im Sinne der BauNVO. Relevant für die Beurteilung der Störeignung sind alle mit der Zulassung des Betriebs nach seinem Gegenstand, der Struktur und der Arbeitsweise typischerweise verbundenen Auswirkungen auf die nähere Umgebung. Dies umfasst bei gewerblichen Anlagen vor allem Produktionsgeräusche, Belästigungen oder Beeinträchtigungen durch an- und abkommenden Verkehr oder Kunden und Lieferanten und andere Immissionen.¹⁹ Derlei Störungen gehen von einer einfachen Ladeinfrastruktur nicht aus. Etwas anderes könnte allenfalls für Schnellladesäulen gelten. Damit ist eine gewerbliche Ladeinfrastruktur in nahezu allen Gebietstypen der BauNVO zumindest ausnahmsweise zulässig (Ausnahme: reines Wohngebiet, § 3 BauNVO).

Darüber hinaus spricht schließlich viel dafür, dass es sich bei Ladeinfrastruktur um eine untergeordnete Nebenanlage im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO handelt. Voraussetzung hierfür ist, dass die Nebenanlage sowohl nach ihrer Funktion als auch räumlich-gegenständlich dem primären Nutzungszweck der in dem Baugebiet gelegenen Grundstücke oder dem Nutzungszweck des Baugebiets sowie der diesem Nutzungszweck entsprechenden Bebauung dienend zu- und untergeordnet ist.²⁰ Hiervon kann stets ausgegangen werden, wenn es sich um Wallboxen oder ähnliche private Ladeinfrastruktur handelt. Untergeordnete Nebenanlagen sind in allen Gebietstypen zulässig.

17 vgl. BVerwGE 44, 59, 62.

18 vgl. Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB 97. EL 2010 § 6 BauNVO Rn. 39.

19 vgl. BVerwG, Beschl. vom 25.03. 2004 – 4 B 15.04 Rz. 9;

20 vgl. BVerwGE 67, 23 ff.

Handlungsmöglichkeiten

Es spricht somit viel dafür, dass die Belange der Elektromobilität²¹ bereits nach heutiger Rechtslage im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB berücksichtigt werden können, als auch, dass von der Festsetzungsermächtigung in § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB auch Festsetzungen zugunsten der Elektromobilität umfasst sind.

Gleichwohl könnte sich in beiden Fällen eine Klarstellung – nicht zuletzt auch als Ermunterung für die Kommunen – anbieten. So könnten die Belange der Elektromobilität ausdrücklich in den Katalog des § 1 Abs. 6 BauGB wie folgt aufgenommen werden (Formulierungsvorschlag):

„9. die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs, elektrisch betriebener Fahrzeuge und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung,

Eine Klarstellung hinsichtlich der Festsetzungsermächtigung § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB könnte wie folgt lauten (Formulierungsvorschlag):

„11. Die Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern [...]“

Im Rahmen der Begründung und Erläuterung zu dieser Änderung des BauGB könnte näher dargestellt werden, welche konkreten Festsetzungen damit ermöglicht werden sollen. Also insbesondere Festsetzungen zu Ladeinfrastruktur und Parkplätzen hierzu, ggf. Quartiersgaragen sowie insgesamt Festsetzungen zu Mobilitätsdrehscheiben/intermodaler Verkehr.

Zuletzt sollte dann, um entsprechende Festsetzungen zu ermöglichen, eine Ergänzung zur Planzeichenverordnung (Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts – PlanZV) vorgenommen werden. In der Anlage zu § 2 PlanZV werden alle Planzeichen aufgeführt, die in Bauleitplänen Verwendung finden sollen. Dort findet sich bereits unter Ziffer 6.3 der Anlage zu § 2 PlanZV diverse Planzeichen zur Festsetzung von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sowie zu deren Zweckbestimmung selbst (öffentliche Parkfläche, Fußgänger-

²¹ Was „Belange der Elektromobilität“ sind, ist noch festzulegen.

bereich, verkehrsberuhigter Bereich). An dieser Stelle könnte ein weiteres Planzeichen zur neuen Zweckbestimmung (Flächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge) hinzugefügt werden.

Eine weitere Ergänzung zur Elektromobilität auf Ebene der Baunutzungsverordnung erscheint schließlich nicht notwendig. Es dürfte ausreichend sein, dass im Rahmen der Schaffung der ergänzten Festsetzungsmöglichkeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB darauf hingewiesen wird, dass derartige Anlagen (Ladeinfrastruktur für Elektromobilität) keine störenden Auswirkungen haben – sondern ganz im Gegenteil, von ihnen günstige Auswirkungen ausgehen. Es bedarf also mithin keiner gesonderten Regelung zu Art und Umfang dieser Nutzungen im Rahmen der Baunutzungsverordnung (siehe oben).

Ladeinfrastruktur im Bauordnungsrecht

Ausgangslage

Es ist nach den Erfahrungen in den Projekten im Schaufensterprogramm ein dringender Wunsch, dass die Errichtung von Ladeinfrastruktur möglichst ohne großen administrativen Aufwand vorgenommen werden kann. Auf Ebene des Bauordnungsrechts bedeutet dies insbesondere eine baugenehmigungsfreie Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Raum.

Nach den Erfahrungen in den Projekten im Schaufensterprogramm könnte darüber hinaus ein wichtiger Impuls zur Förderung der Elektromobilität über eine Flexibilisierung des Stellplatzschlüssels gesetzt werden. Der erforderliche Stellplatznachweis bzw. die häufig geforderte Stellplatzablöse wird allgemein als Hemmnis/Kostenfaktor bei der Projektentwicklung wahrgenommen. Über Vergünstigungen beim Stellplatznachweis bzw. der Stellplatzablöse für die Errichtung von Ladeinfrastruktur bzw. die Berücksichtigung alternativer Mobilitätskonzepte (bspw. Car-Sharing) könnte ein weiterer Anreiz zur Entwicklung von Elektromobilität gesetzt werden.²²

Die Erfahrungen in den Projekten haben gezeigt, dass die Landesbauordnungen erhebliche Unterschiede bei den Vorgaben zum Stellplatzschlüssel

²² Privilegierungen in diesem Bereich könnten deshalb kritisch gesehen werden, da auch ein Elektroauto letztlich ein Fahrzeug zur individuellen Mobilität ist.

enthalten und nur beschränkt für eine Flexibilisierung offen sind. Hier wurden weitere Öffnungen und Flexibilisierungen gefordert.

Schließlich haben die Erfahrungen in den Schaufensterprojekten gezeigt, dass erhebliche rechtliche Unsicherheiten bei der baurechtlichen Behandlung von Schnellladesäulen bestehen. Derartige Säulen sind häufig erheblich größer als herkömmliche Ladeinfrastruktur. Außerdem ist das „Tankverhalten“ an Schnellladesäulen – anders als bei herkömmlicher Ladeinfrastruktur – dem Tanken von Verbrennungsfahrzeugen nahe. Schnellladesäulen haben mithin aufgrund der kürzeren Verweildauer der Fahrzeuge an der Säule andere, nämlich größere verkehrliche Auswirkungen als herkömmliche Ladeinfrastruktur. So entgegnete die Stadt München der gewünschten Errichtung einer Schnellladesäule im öffentlichen Raum mit einer kategorischen Ablehnung: Die Errichtung von großen Schnellladesäulen (> 1,80 m) im öffentlichen Raum sei nicht genehmigungsfähig. Unabhängig von den Voraussetzungen werde keine Schnellladesäule genehmigt werden (Stand: 2012/13).

Vorüberlegungen Bauordnungsrecht

Bevor die Ausgangslage im Einzelnen rechtlich bewertet und Handlungsmöglichkeiten dargelegt werden, soll den rechtlichen Besonderheiten des Bauordnungsrecht allgemein Rechnung getragen werden: Die Gesetzgebungskompetenz für das Bauordnungsrecht liegt ausschließlich bei den Ländern (Art. 30, 70 GG). Landesbauordnungen werden von den Bundesländern erlassen und fortgeschrieben. Sie entfalten ihre Rechtswirkung nur in dem entsprechenden Bundesland. Sie werden in weiten Teilen angelehnt an die Musterbauordnung der Bauministerkonferenz (im Folgenden MBO), die in sich keine rechtliche Grundlage, aber eine redaktionelle Vorgabe für die Landesbauordnungen liefert (zuletzt geändert am 21.9.2012). Die MBO hat keinerlei eigene Bindungswirkung, sondern dient lediglich als Orientierungshilfe für die Landesbauordnungen. Die Bauministerkonferenz erlässt bzw. ändert durch Beschlüsse eine Musterbauordnung die als Grundlage der einzelnen Landesbauordnungen in den Ländern dienen kann. Aktuell gültig ist die Musterbauordnung in der Fassung November 2002, zuletzt geändert durch Beschluss der Bauministerkonferenz vom 21.09.2012.

Die nachstehend vorgestellten Änderungen zur Musterbauordnung sollten im Rahmen der nächsten Sitzung der Bauministerkonferenz am 29./30.10.2015 in Dresden behandelt werden. Außerdem ist es möglich, dass die Bauministerkonferenz Beschlüsse im schriftlichen Verfahren herbeiführt (Ziffer II. 2 der Geschäftsordnung der Bauministerkonferenz). Ein Beschluss im Umlaufverfahren gilt als gefasst, wenn kein Mitglied innerhalb

der im Einzelfall gesetzten Frist dem schriftlichen Verfahren oder dem Beschlussvorschlag widerspricht.

Neben der Möglichkeit konkreter Klarstellungen in der Musterbauordnung bzw. Ausführungen/Erläuterungen hierzu in der Begründung zur Änderung der Musterbauordnung, besteht die Möglichkeit, dass die Bauministerkonferenz Auslegungshilfen im Rahmen eines Fragen-Antwort-Katalog bereitstellt. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Fragen-Antwort-Katalog nur eine unverbindliche Auslegungshilfe darstellt. Gleichwohl könnte er die Möglichkeit zu ersten Klarstellungen bieten, falls sich die Bauministerkonferenz nicht zu konkreten Änderungen der Musterbauordnung entschließen kann bzw. solche Änderungen nicht für erforderlich erachtet werden.

Baugenehmigungsfreie Errichtung von LIS

Grundsätzlich bedarf die Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge als baulicher Anlage einer Baugenehmigung (vgl. § 59 MBO). Allerdings werden zwischenzeitlich diverse Bauvorhaben in den Landesbauordnungen und der MBO verfahrensfrei gestellt. Hierzu findet sich in § 61 MBO eine umfangreiche Aufzählung, die so nahezu wortgleich in (fast) allen Landesbauordnungen Eingang gefunden hat. Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge lässt sich dabei unter diverse verfahrensfreie Bauvorhaben subsumieren, etwa

- § 61 Abs. 1 Nr. 4b Musterbauordnung (Anlagen, die der öffentlichen Versorgung mit Elektrizität dienen)
- § 61 Abs. 1 Nr. 2 Musterbauordnung (Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung)
- § 61 Abs. 1 Nr. 12b Musterbauordnung (Warenautomaten)
- § 61 Abs. 1 Nr. 15e, erste Variante Musterbauordnung (andere unbedeutende Anlagen).

Gleichwohl könnte es zur Klarstellung allgemein hilfreich sein, wenn man in der Aufzählung der verfahrensfreien Bauvorhaben (§ 61 Abs. 1 Nr. 1 MBO) auch Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ausdrücklich mitaufnimmt. Dies lässt sich schon dadurch rechtfertigen, dass § 61 Abs. 1 Nr. 15 lit. b) MBO „Zapfsäulen und Tankautomaten genehmigter Tankstellen“ verfahrensfrei stellt. So könnte § 61 Abs. 1 Nr. 15 MBO ein neuer lit. c) für „Ladestationen für Elektrofahrzeuge“ beigefügt werden. Der neue Gesamtwortlaut des § 61 Abs. 1 Nr. 15 lit. c) MBO (neu) könnte demnach wie folgt lauten (Formulierungsvorschlag):

„Verfahrensfrei sind folgende sonstige Anlagen: Ladestationen für Elektrofahrzeuge“.²³

Die Bauministerkonferenz könnte in ihrer Begründung zu dieser Änderung der MBO weiterführende Erläuterungen geben. Unter anderem könnte ausgeführt werden, was unter einer Ladestation für Elektrofahrzeuge zu verstehen ist und in welchem Umfang diese Anlagen verfahrensfrei errichtet werden können.

Flexibilisierung Stellplatzsatzung

Die mangelnde Flexibilität der Stellplatzsatzung und der entsprechenden Regelungen in den Bauordnungen sowie die rechtliche Unsicherheit mit Blick auf Schnellladesäulen wurde als wesentliches Hindernis identifiziert bzw. die Flexibilisierung der Regelungen und Satzungen als Chance, wichtige Impulse für die Förderung der Elektromobilität zu setzen.

a) Flexibilisierung der Stellplatzschlüssel:

§ 49 Abs. 1 MBO gibt vor, dass notwendige Stellplätze und Garagen (sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder) herzustellen sind. Konkrete Maßgaben für diese Stellplätze werden von den Gemeinden durch Satzungen als örtliche Bauvorschriften erlassen (§ 86 Abs. 1 MBO; sogenannte Stellplatzsatzungen). Die konkrete Satzungsermächtigung findet sich hierfür in § 86 Abs. 1 Nr. 4 MBO. Diese gibt in ihrem aktuellen Wortlaut vor:

„Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (§ 49 Abs. 1), die unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen oder Fahrrädern zu erwarten ist (notwendige Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder), einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann.“

Die obigen Ausführungen zu dieser Ermächtigung machen deutlich, dass die Satzungsermächtigung bereits heute den Gemeinden große Freiräume

²³ Gegebenenfalls könnte eine Verfahrensfreistellung nur bis zu gewissen Ausmaßen der Ladeinfrastruktur erfolgen (Problematik Schnellladeeinrichtungen).

belässt. So können zur Beschaffenheit der Stellplätze diverse Maßgaben gemacht werden, u. a. eben auch Maßgaben an die Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge bzw. Vorrichtungen hierfür zur Begünstigung derselben (Leerrohre). Außerdem können Regelungen zur Ablösung der Herstellungspflicht und zur Höhe der Ablösungsbeträge getroffen werden, wobei nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedliche Regelungen möglich sind. Gleichwohl könnten, zur Verdeutlichung der Anreize und zur Klarstellung, weitere Impulse durch eine Ergänzung von § 86 Abs. 1 Nr. 4 MBO gesetzt werden. Eine Neufassung des § 86 Abs. 1 Nr. 4 MBO könnte wie folgt gestaltet sein (Formulierungsvorschlag):

„[...] sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage sowie zur Begrenzung der Umweltauswirkungen, insbesondere der verkehrlichen Auswirkungen der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann.“²⁴

Der Begründungstext/ „Muster-Stellplatzsatzung“ könnte sodann Folgendes ausführen (Formulierungsvorschlag) zu Anreizen durch Vergünstigungen enthalten:

„Im Einzelfall kann im pflichtgemäßen Ermessen und aufgrund besonderer Umstände – jeweils ganz oder teilweise – der Stellplatzbedarf der Anlage geringer festgelegt werden oder die Herstellungspflicht entfallen. Als besondere Umstände im vorgenannten Sinne gelten insbesondere: [...] Für Vorhaben mit einem regulären Einstellplatzbedarf von mindestens 30 wird durch ein Mobilitätskonzept²⁵ ein geringerer Einstellplatzbedarf bzw. die anderweitige Deckung desselben belegt. Bestandteile eines solchen Konzepts können etwa ein Car-Sharing-Angebot oder die Ausgabe von Job-Tickets sein.“

b) Festlegung des Parkplatzanteils mit LIS

Die Berücksichtigung der Belange der Elektromobilität gem. § 1 Abs. 7 BauGB im Rahmen der bauplanungsrechtlichen Abwägung (s. o.) könnte dadurch ergänzt werden, dass eine mögliche elektrische Ladeinfrastruktur vorgerichtet wird (z. B. Leerrohre für Leistungskabel und Kommunikationskabel), um etwaige spätere Ausbauten/Anschlüsse mit überschaubarem Aufwand leisten zu können. Hierbei ist bei Neubauvorhaben von einem Ausstattungsgrad von derzeit 5 % verpflichtend auszugehen. Dagegen ist für die Dauer der Nutzung eines Neubaus mit Sammelstellplatzanlage

²⁴ Wie bei der Diskussion um die BauO NRW könnte die Verwendung der Ablösungsbeträge auch auf alle Verkehrsangebote erweitert werden.

²⁵ Die Form des Nachweises könnte auch offener formuliert werden

von einer Durchdringung der Einstellplätze mit Ladeinfrastruktur bis zu 20–25 % auszugehen. Die Vorbereitung von elektrischer Ladeinfrastruktur sollte im Sinne einer Vorschrift verpflichtend sein, nicht jedoch die Erstellung der elektrischen Anlage selbst.

Zunächst sollte daher in der Musterbauordnung folgendes festgelegt werden (Formulierungsvorschlag):

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

Auch im Zusammenhang mit dieser Änderung der Musterbauordnung könnte die Begründung der Bauministerkonferenz erläuternde Hinweise enthalten. Also etwa welche konkreten Maßnahmen durch Vergünstigungen bei den Stellplatzvorgaben privilegiert werden sollen. Darüber hinaus könnten gar – ähnlich einer „Muster-Stellplatzsatzung“ sogar konkrete Formulierungsanregungen für derartige Regelungen in Stellplatzsatzungen gegeben werden (hier: Angelehnt an Stellplatzsatzung Offenbach).

Die Fachkommission Bauaufsicht der Bauministerkonferenz hat neben der MBO auch ein Muster einer Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (Muster-Garagenverordnung, Fassung Mai 1993, geändert durch Beschlüsse vom 19.09.1996, 18.09.1997 und 30.05.2008) vorgelegt. Ebenso wie die Musterbauordnung ist auch die Muster-Garagenverordnung für die Länder nicht bindend. Konkrete Regelungen zur Ausrüstung von Garagen mit Anschlüssen für Ladestationen enthält diese Muster-Garagenverordnung nicht.

Es bietet sich deshalb an, dass auch die Muster-Garagenverordnung entsprechend ergänzt wird, etwa unter § 1 Abs. 9 Muster-Garagenverordnung (neu) die inhaltlich entsprechend § 2 Abs. 3 Hessische Garagenverordnung abgefasst werden könnte:

„Garagen müssen eine ausreichende Anzahl von Einstellplätzen haben, die über einen Anschluss an Ladestationen für Elektrofahrzeuge verfügen. Der Anteil dieser Einstellplätze bezogen auf die Gesamtzahl der Einstellplätze muss mindestens 5 % betragen. Satz 1 findet keine Anwendung auf Einstellplätze von Wohnungen, die über eine Stromversorgung verfügen, die für die Installation von Kraftfahrzeugladestationen geeignet ist.“²⁶

²⁶ § 2 Abs. 3 der Hessischen Garagenverordnung vom 17.11.2014.

Ergänzend könnte außerdem noch ein Zusatz mit einer Verpflichtung zu Leerrohren aufgenommen werden. Hierzu könnte § 1 Abs. 9 Muster-Garagenverordnung folgendermaßen ergänzt werden (Formulierungsvorschlag):

„Garagen müssen eine ausreichende Anzahl von Einstellplätzen haben, die über einen Anschluss an Ladestationen für Elektrofahrzeuge verfügen. Der Anteil dieser Einstellplätze bezogen auf die Gesamtzahl der Einstellplätze muss mindestens 5 % betragen. In Mittel- und Großgaragen sollen außerdem mindestens 25 % der Einstellplätze mit einer Stromzuleitung für die Ladung von Elektro-Fahrzeugen versehen werden. Die Sätze 1 bis 3 finden keine Anwendung auf Einstellplätze von Wohnungen, die über eine Stromversorgung verfügen, die für die Installation von Kraftfahrzeugladestationen geeignet ist.“

Zwischenfazit Ladeinfrastruktur im Neubau

Die Errichtung einer LIS oder zumindest die Bereitstellung von Leerrohren zur späteren Errichtung von LIS ist nach aktueller Rechtslage nicht genehmigungspflichtig. Eine Klarstellung in der MBO und den jeweiligen Landesbauordnungen würde jedoch für größere Rechtssicherheit sorgen.

Neben der Genehmigungsfreiheit können jedoch Anreize gesetzt werden, um es noch attraktiver zu gestalten, bei Neubauten Parkplätze mit LIS vorzusehen. Hierfür kommt insbesondere die Flexibilisierung der MBO, der Stellplatzsatzungen und der Muster-Garagenverordnung in Frage. Des Weiteren wäre eine verpflichtende Quote an Parkplätzen mit LIS bei Vorhaben ab einer bestimmten Größe anzuraten. Insbesondere Maßgaben über die Stellplatzsatzung werden als gutes Instrument angesehen um die Verbreitung von Elektromobilität ohne zusätzliche kommunale Haushaltsmittel zu fördern.

Exkurs: Berücksichtigung weiterer alternativer Mobilitätskonzepte – Car-Sharing und Stellplatzablösebeiträge

Wie oben bereits angerissen, wurden im Zusammenhang mit Stellplatzregelungen auch Anregungen mit Blick auf alternative Mobilitätskonzepte geäußert, insbesondere bezüglich des Car-Sharing. So könnte die Einplanung von Car-Sharing Plätzen in Neubauprojekten in § 49 MBO als Umstand vorgesehen werden, der den notwendigen Stellplatzschlüssel reduzieren kann.

Des Weiteren könnte die Zweckbindung bei der Verwendung von Ablösebeiträgen (vgl. § 49 Abs. 2 MBO) um die Verwendung zur Herstellung von Car-Sharing Plätzen ergänzt werden.²⁷ Bislang sieht die MBO lediglich folgende Verwendungen vor:

- die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen,
- sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Zweckbindung der Ablösebeiträge resultiert aus der abgabenrechtlichen Einordnung der Ablösungsbeträge als Sonderabgaben, wobei die in der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts aufgestellten strengen Anforderungen an die Erhebung von Sonderabgaben²⁸ nach der neueren höchstrichterlichen Rechtsprechung für Stellplatzablösungen allenfalls eingeschränkt gelten.²⁹ So ist bspw. keine strikte Gruppennützigkeit erforderlich. Es genügt vielmehr, wenn die Verwendung der Ablösungsbeträge generell dazu geeignet ist, den öffentlichen Verkehrsraum von ruhendem Verkehr zu entlasten. Es ist deshalb davon auszugehen, dass bereits heute die Herstellung von Car-Sharing-Plätzen aus den Ablösungsbeträgen von § 49 Abs. 2 MBO gedeckt ist.

Gleichwohl könnte eine weiterführende Klarstellung in § 49 Abs. 2 Nr. 2 MBO dergestalt, dass die Gelder auch für sonstige investive Maßnahmen zugunsten elektrisch betriebener Fahrzeuge, ein Mobilitätsmanagement und zur allgemeinen Verkehrsreduzierung verwendet werden dürfen, aufnehmen. Eine derartige Klarstellung könnte wie folgt in den § 49 Abs. 2 Nr. 2 MBO aufgenommen werden (Formulierungsvorschlag):

„Sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie alternativer Mobilitätsformen zur Verkehrsreduzierung.“

In der Begründung zu dieser Änderung der Musterbauordnung durch die Bauministerkonferenz könnte sodann näher ausgeführt werden, welche Maßnahmen hierunter zu verstehen sind. Dabei könnte insbesondere hervorgehoben werden, dass bspw. Car-Sharing-Plätze oder auch Quartiers-

²⁷ So z. B. § 37 Abs. 6 S. 2 Nr. 3 LBO BW.

²⁸ Vgl. bspw. BVerfGE 55, 274.

²⁹ Vgl. BVerwG, Urteil vom 16.09.2004, Az. 4 C 5.03

garagen bzw. Car-Pooling Maßnahmen – stets investive Maßnahmen hierfür, ebenso wie beim ÖPNV – finanziert werden dürfen.

In Anbetracht der Tatsache, dass die Musterbauordnung als Grundlage für viele LBO dienen soll, erscheint eine offenere Formulierung zielführender (und konsensfähiger) als die Übernahme der Formulierung aus § 37 Abs. 6 S. 2 Nr. 3 LBO BW. Sollte dies präferiert werden, würde ein alternativer Formulierungsvorschlag eine neue Ziffer als § 49 Abs. 2 Nr. 3 MBO (neu) eingefügt mit dem Wortlaut (Formulierungsvorschlag):

„die Herstellung von Parkeinrichtungen für die gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen.“

Baurechtliche Behandlung von Schnellladesäulen

Bauplanungsrechtlich stellt die Errichtung einer Schnellladesäulen ein Vorhaben gemäß § 29 BauGB dar, da die Schnellladesäulen fest mit dem Erdboden verbunden sind und aufgrund möglicher Auswirkungen auf die Umwelt (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB) von bodenrechtlicher Relevanz sind. Damit richtet sich die Zulässigkeit des Vorhabens nach den §§ 30 ff. BauGB. Im Geltungsbereich eines Bebauungsplans richtet sich die Zulässigkeit des Vorhabens grundsätzlich nach dessen Festsetzungen (§ 30 BauGB). Widerspricht das Vorhaben diesen Festsetzungen, ist es unzulässig und kann nur ausnahmsweise zulässig sein (§ 31 BauGB). Ohne Bebauungsplan muss sich das Vorhaben im Innenbereich (ein Gebiet, das über eine Siedlungsstruktur verfügt) in die Eigenarten der näheren Umgebung einfügen (§ 34 BauGB), im Außenbereich darf das Vorhaben keine öffentlichen Belange beeinträchtigen (§ 35 BauGB). Hieraus folgt daher, dass die Beurteilung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit von dem konkreten Gebiet abhängig ist.

Eine pauschale Verneinung der Zulässigkeit des Vorhabens, wie von der Stadt München geäußert (s.o.), könnte wegen mit dem Vorhaben unvereinbaren Festsetzungen im Bebauungsplan gerechtfertigt sein. Eine nähere rechtliche Beurteilung ist aber nicht möglich. Bauordnungsrechtlich ist die Neuerrichtung einer Schnellladesäule nicht genehmigungsfrei (vgl. § 59 MBO). Dagegen könnte die Errichtung einer Schnellladesäule als Nutzungsänderung zumindest verfahrensfrei sein (vgl. § 61 Nr. 4 MBO), wobei fraglich ist, ob für die neue Nutzung keine anderen öffentlich-rechtlichen Anforderungen als für die bisherige Nutzung in Betracht kommen. Sieht man die Errichtung als „Instandhaltung“ könnte Verfahrensfreiheit auch nach § 61 Abs. 4 MBO bestehen.

Zwischenfazit

Die Genehmigungsfreiheit von LIS bei Neubauten kann und sollte durch Anreize ergänzt werden, die insbesondere durch die Flexibilisierung der einschlägigen Normen (MBO, Muster-Garagenverordnung, bzw. der jeweils anwendbaren landesrechtlichen Normen) ergänzt werden. Eine Flexibilisierung könnte darüber hinaus auch alternative Mobilitätskonzepte wie das Car-Sharing bevorzugen und somit auch diesbezüglich positive Anreize schaffen. Problematisch bleibt jedoch vor allem die Bewertung von Schnellladesäulen, da die rechtliche Zulässigkeit von den Eigenheiten des fraglichen Gebiets, insbesondere dem Vorliegen eines Bebauungsplans abhängt.

Technische Regeln/ technische Unbedenklichkeit von LIS in Gebäuden

Ausgangslage

Die Erfahrungen in den Schaufensterprojekten haben gezeigt, dass es im Baugenehmigungsverfahren in Einzelfällen an einer „Positivbescheinigung“ der Unbedenklichkeit von Ladeinfrastruktur in geschlossenen Räumen und in Garagenbauten mangelt. Dies birgt das Risiko, dass die Errichtung der Ladeinfrastruktur unter Verweis auf vermeintliche Brand- und Schutzrisiken abgelehnt wird.

Rechtliche Würdigung

Jedes Fahrzeug stellt ein Gefahrenpotenzial dar, nicht nur Elektrofahrzeuge. Das Produkthaftungs- und -sicherheitsrecht ist ein starkes Korrektiv für Hersteller. Mit dem Verweis auf vorhersehbaren Fehlgebrauch sind Hersteller verpflichtet, mögliche Risiken wie z. B. auch Vandalismus im öffentlichen Raum oder Überflutung zu berücksichtigen.

Gemäß § 49 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) ist eine Energieanlage als sicher anzusehen, wenn sie den VDE-Normen entspricht. Ihre funktionale Sicherheit ist gewährleistet, wenn sie der Norm IEC 61508 entspricht.

Ladevorrichtungen für E-Fahrzeuge sind elektrische Anlagen und sind nach DIN VDE 0100-722 zu erstellen. Ausschlaggebend sind die Prüfprotokolle eines unabhängigen Prüfbetriebs (z. B. VDE, TÜV). Sie entsprechen dann den allgemeinen Regeln der Technik. Neben der Herstellerverantwortung für die elektrische Anlage selbst unterliegt die Installation dieser Anlage der Verantwortung eines Elektrofachbetriebs. Elektrofachbetriebe sollten eine Zusatzausbildung für Ladeinfrastruktur abgeschlossen haben. Die Installation muss elektrisch überprüft werden. Ein Prüfprotokoll ist zu erstellen. Wenn diese Errichtungsbestimmungen eingehalten werden, dann ist die neue elektrische Anlage sicher und ohne Bedenken zu installieren und zu nutzen. Unter diesen Bedingungen stellt die elektrische Anlage „Ladevorrichtung“ (Ladestation, Ladeplatz) keine Brandgefahr dar. Gefahren können durch eine unsachgemäße Installation oder durch die Nutzung einer veralteten ungeeigneten Elektroinstallation entstehen. Hierbei besteht eine Brandgefahr auf Seiten der Elektroinstallation („Kabelbrand“), nicht jedoch an dem Fahrzeug.

Für E-Serienfahrzeuge gelten die Typzulassungen mit dem Nachweis der funktionalen Sicherheit gemäß ISO 26262-2 für Straßenfahrzeuge. Diese Norm hat Eingang gefunden in die Typzulassungsregularien nach UNECE R100. Über die Typzulassung erfolgt die Prüfung und Zertifizierung des Fahrzeuges in seiner funktionalen Sicherheit. Dies betrifft auch alle

gängigen Straßenfahrzeuge mit elektrischen Antrieben und Energiespeichern. Dabei wird auch die Unbedenklichkeit des Ladevorgangs überprüft. Auch wenn das Fahrzeug eine Brandlast darstellt – wie jedes konventionelle Fahrzeug auch – bestätigen die Prüfungen und Zertifizierungen die Unbedenklichkeit des Ladevorgangs als Brandgefährdung.

Fahrzeughersteller haben die Pflicht zur Aufklärung des Fahrzeugnutzers über geeignete und ungeeignete Formen der Ladung eines Elektrofahrzeugs. Dies erfolgt im Allgemeinen durch die Gebrauchsanweisung und die Einweisung bei der Fahrzeugübernahme.

Für die physikalische Schnittstelle zwischen dem Fahrzeug und der Ladestation, d. h. für das Ladekabel mit Steckern, sowie deren technische/physikalischer Gestaltung gilt als Normenreihe die DIN EN 62196 (VDE 0623-5). Hier sind die Steckersysteme und die Leistungsparameter der Verbindung festgelegt.

Für die Datenschnittstelle zwischen E-Fahrzeug und Ladesäule erfolgt die Leistungssteuerung und die Absicherung des Ladestroms gemäß der weiteren Normenreihe ISO 15118 bzw. DIN EN 61158.

Im Oktober 2015 wurde die neue Richtlinie VDI 2166, Blatt 2 veröffentlicht: „Planung elektrischer Anlagen in Gebäuden“. Diese stellt die Planung und Realisierung von Ladestationen in oder an Gebäuden dar. Neben den energetischen Anforderungen und der technischen Einbindung werden Ausführungsmöglichkeiten, die Inbetriebnahme und der Betrieb beschrieben.

In Kap. 6.4 der VDI-Richtlinie 2166, Bl. 2 wird zum Brandschutz ausgeführt:

„Grundsätzlich dürfen Elektrofahrzeuge in privaten und öffentlichen Garagen abgestellt werden. Auch beim Ladevorgang von Elektrofahrzeugen bleibt es bei der ursprünglichen Nutzung als Garage. Durch den Ladevorgang entstehen bei Elektrofahrzeugen nach UNECE R100 keine zusätzlichen Gefahren, konstruktive Sicherheit ist gegeben, u.a. ist keine Bildung von entzündlichen Gasen beim Laden zu erwarten. Damit unterscheiden sich diese Ladevorgänge vom Laden von Fahrzeugen wie Gabelstaplern mit Bleibatterien, die weitere Maßnahmen erfordern.

Eine besondere Anordnung oder Dimensionierung der Stellplätze für Elektrofahrzeuge ist aus Sicht des Brandschutzes nicht erforderlich.

Ist eine Brandmeldeanlage oder eine Löschanlage gefordert, sind die Stellplätze für Elektrofahrzeuge, wie die anderen Stellplätze auch, einzubinden.

Eine gesonderte elektrische Trennstelle zur Abschaltung durch die Feuerwehr ist nicht erforderlich. Im Brandfall kann die hausübliche Trennstelle zur Freischaltung genutzt werden.“

Unter der Beachtung oben genannter Richtlinien, Normen und Prüfverfahren bestehen keine Bedenken gegenüber einer Ladeinfrastruktur und dem Ladevorgang selbst in geschlossenen Räumen, allgemeinen Garagen und Tiefgaragen.

In einem Protokoll als Sitzungsergebnis des Arbeitskreises Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz in der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in der Bundesrepublik Deutschland (AGBF Bund) und des DFV vom Oktober 2014 wird die Gefährdung durch Elektrofahrzeuge im Ladevorgang und von Ladeinfrastruktur in geschlossenen Räumen/ Parkgaragen bewertet. In Ziffer 3.1 ist auf die Unbedenklichkeit von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und der zugehörigen Ladestationen (gemäß DIN VDE 0100-722) Bezug genommen worden. Fahrzeuge und Ladestationen können hiernach in üblichen Garagen ohne besondere Auflagen geduldet werden.

„Nach derzeitigem Stand können aus Sicht des Arbeitskreises Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz Elektrofahrzeuge, wie auch deren VDE zertifizierte Ladestationen in üblichen Garagen ohne besondere Auflagen geduldet werden. Sie stellen nach bisherigen Erkenntnissen, im Vergleich zu konventionell angetriebenen Fahrzeugen, kein wesentlich erhöhtes Gefahrenpotential dar.“

Handlungsempfehlungen

Grundsätzlich sollte die VDI-Richtlinie 2166, Bl.2 und das Sitzungsergebnis des Arbeitskreises Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz in der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in der Bundesrepublik Deutschland (AGBF Bund) und des DFV vom Oktober 2014³⁰ soweit als möglich öffentlich bekannt gemacht werden. Dies weist die gewünschte „Positivbescheinigung“ der Unbedenklichkeit von Ladeinfrastruktur nach.

Um Rechtssicherheit bei der Genehmigung von Ladeinfrastruktur auch im öffentlichen Recht zu erhalten, ist die Veröffentlichung der relevanten Normen als Technische Baubestimmung (z. B. nach § 3 Abs. 3 LBO

30 Literaturangabe: Protokoll der AGBF, Fachgruppe Brandschutz vom Oktober 2014

Baden-Württemberg) möglich. Dazu ist das zuständige Ministerium (hier: MVI Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg) zu kontaktieren mit dem Hinweis, dass keine einheitliche Handhabung im Genehmigungsverfahren vorliegt. Daher ist eine einheitliche Regelung anzustreben.

Technische Baubestimmungen sind im Gegensatz zu den bestehenden DIN Normen und VDI-Richtlinien rechtsverbindlich und ermöglichen damit, bei Einhaltung, eine gesicherte Aussage über die Lademöglichkeiten in der jeweiligen Tiefgarage bzw. einen Rechtsanspruch des Antragstellers im Genehmigungsverfahren.

Bei privaten Gebäuden installiert üblicherweise der Elektrofachbetrieb die Wallbox (Ladeinfrastruktur). Installationshinweise der Herstellerfirmen oder von unabhängigen Elektro-Sicherheitsfachfirmen klären Hauselektriker und die Käufer von Wallboxen über den Gebrauch und die Gefahren einer Wallbox auf. Der Hauselektriker muss bei der Errichtung mindestens eine Prüfung auf die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Gesamtinstallation (inklusive Leitungszuführung und Absicherung) vornehmen und ein ordnungsgemäßes Protokoll verfassen. Daher sollten mit diesen Aufgaben nur Elektrofachkräfte nach DIN VDE 1000-10 (VDE 1000-10):2009-01 betraut werden. (s. auch Technischer Leitfaden Ladeinfrastruktur, NPE AG 4, Version 2 in Vorbereitung).

Jeder Betreiber von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur benötigt eine verantwortliche Elektrofachkraft.³¹ Bislang gibt es noch keine etablierten Weiterbildungen für die Besonderheiten von Ladeinfrastruktur für diese Zielgruppe. Nur Elektrobetriebe, die später ein solches Zertifikat vorweisen können, dürfen dann Ladeinfrastruktur installieren, weil sie über die notwendigen Fachkenntnisse verfügen.

Es ist zu berücksichtigen, wer bei einem Unfall oder Defekt der Ladesäule haftet. Wird eine Veränderung an einer Ladesäule zum Beispiel durch einen Haustechniker vorgenommen oder die Ladestation nicht sachgemäß angeschlossen, haftet nicht mehr der Hersteller der Ladesäule.

In Gewerbe- und Industriebereichen von über 100 m² sind Hinweise zum Sachschutz der „Publikation der deutschen Versicherer zur Schadensverhütung – Ladestationen für Elektrostraßenfahrzeuge“ zu entnehmen. (Technischer Leitfaden Ladeinfrastruktur, NPE AG 4, Version 2 in Vorbereitung).

31 Ein Fachkundenachweis wird zum Beispiel durch die geplante Weiterbildung von pmtec im Mai/Juni 2015 erbracht (Bezeichnung: „Elektrofachkraft für Elektromobilität“ oder Ähnliches).

Im Zweifelsfall sollte bei Neubauvorhaben ergänzend zum Brandschutzkonzept eine Gefährdungsbeurteilung für die Sammelstellplatzanlage/Sammelgarage mit Ladeinfrastruktur erfolgen, die auch die örtlichen und baulichen Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Auswahl eines zertifizierten Installationsbetriebs und die Auflage zur Erstellung von Prüfprotokollen sind geboten.

Nach den Einschätzungen von Experten werden die Risiken der Nutzung von E-Fahrzeugen in Gebäude-, Haft- und Hausratversicherung derzeit überbewertet. Maßnahmen des Gesetzgebers (etwa § 10 VAG, Anpassung des VVG) sind zwar nicht aussichtsreich, jedoch ist auch hier eine gezielte Information der Akteure zu erwägen (etwa über Verbände).

Zusammenfassung und Gesamtfazit

Ladeinfrastruktur im Bestand

Die Errichtung von Ladeinfrastruktur im Bestand begegnet heute noch erheblichen rechtlichen Hemmnissen. Die künftigen Nutzer von Elektromobilität in bestehenden Miets- bzw. WEG-Wohnungen können sich erst nach vorheriger Klärung mit ihrem Vermieter bzw. ihrer Wohnungseigentümergeinschaft sicher sein, dass die benötigte Infrastruktur installiert werden darf. Hier wären ergänzende Regelungen in den gesetzlichen Bestimmungen wünschenswert, die eine Privilegierung der Errichtung von Ladeinfrastruktur konstituieren.

Ladeinfrastruktur im Neubau

Grundsätzlich hält der bestehende rechtliche Rahmen hier bereits eine Reihe tauglicher Handlungselemente bereit. Darüberhinaus wären aber weitere Regelung wünschenswert um die Anreizwirkung bestimmter Regelungen zu betonen und ihre Anwendung zu fördern. Hierzu bietet sich insbesondere eine Flexibilisierung der einschlägigen Normen an (MBO, Muster-Garagenverordnung, bzw. der jeweils anwendbaren landesrechtlichen Normen). Eine solche Flexibilisierung könnte darüber hinaus auch alternative Mobilitätskonzepte wie das Car-Sharing berücksichtigen und somit auch diesbezüglich positive Anreize schaffen.

Etwas anders stellt sich die Situation jedoch bei der Bewertung von Schnellladesäulen dar. Hier sind noch offene Zweifelsfragen zur rechtlichen Zulässigkeit zu klären. Dies könnte durch ergänzende, klarstellende Regelungen in den einschlägigen Bestimmungen erfolgen.

Technische Regeln/technische Unbedenklichkeit von LIS in Gebäude

Für Fahrzeuge und für elektrische Anlagen (hier: Ladeinfrastruktur) sowie deren Installation bestehen Normen zur Funktionssicherheit. Ebenso sind die verbindenden Kabel (konduktive Ladung) sowie die Kommunikationsschnittstellen genormt. Bauteile, Fahrzeug und Anlagen die in Verkehr gebracht werden, müssen diesen Normen nachweislich entsprechen.

Unter der Beachtung dieser Richtlinien, Normen und Prüfverfahren bestehen keine Bedenken gegenüber einer Ladeinfrastruktur und dem Ladevorgang selbst in geschlossenen Räumen, allgemeinen Garagen und Tiefgaragen.

Um Rechtssicherheit bei der Genehmigung von Ladeinfrastruktur auch im öffentlichen Recht zu erhalten, ist die Veröffentlichung der relevanten Normen als Technische Baubestimmung möglich.

Bei größeren Neubauvorhaben sollte ergänzend zum Brandschutzkonzept eine Gefährdungsbeurteilung für die Ladeinfrastruktur erfolgen, die auch die örtlichen und baulichen Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Auswahl eines zertifizierten Installationsbetriebs und die Auflage zur Erstellung von Prüfprotokollen sind geboten.

Anhang

Ergebnispapiere der Begleit- und Wirkungsforschung



Ergebnispapier Nr. 01
Wer sind die Nutzerinnen und Nutzer von Elektromobilität? Transparenz durch das Nutzer-Begriffsnetz und den Nutzercube



Ergebnispapier Nr. 05
Good E-Roaming Practice. Praktischer Leitfaden zur Ladeinfrastruktur-Vernetzung in den Schaufenstern Elektromobilität (Deutsch und Englisch)



Ergebnispapier Nr. 02
Microgrids und Elektromobilität in der Praxis: Wie Elektroautos das Stromnetz stabilisieren können



Ergebnispapier Nr. 06
Fragen rund um das Elektrofahrzeug: Wie kommen die Angaben über den Stromverbrauch und die Reichweite von Elektrofahrzeugen zustande?



Ergebnispapier Nr. 03
Rechtlicher Rahmen im Schaufensterprogramm Elektromobilität. Information zur Änderung des Eichrechts zum 01.01.2015

Ergebnispapier Nr. 07
Zwischenwertung und Fortsetzungsempfehlung zum Schaufensterprogramm (unveröffentlicht)

Ergebnispapier Nr. 04
Übersicht Rechtlicher Rahmen im Schaufensterprogramm Elektromobilität für den Ressortkreis (unveröffentlicht)



Ergebnispapier Nr. 08
Elektromobilität im Autohaus – Praktischer Leitfaden für Autohändler zum Vertrieb von Elektrofahrzeugen



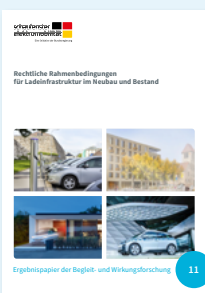
Ergebnispapier Nr. 09
Online-Befragung – Elektromobilität
in gewerblichen Anwendungen

Ergebnispapier Nr. 13
Urbane Mobilitätskonzepte im
Wandel – erleben und erfahren
(in Vorbereitung)



Ergebnispapier Nr. 10
Online-Befragung – Umfrage unter
elektromobilitäts-interessierten
Personen zu Treibern und
Hemmnissen bei der Anschaffung
von Elektrofahrzeugen

Ergebnispapier Nr. 14
Betreiber- und Finanzierungs-
modelle öffentlich zugänglicher
Ladeinfrastruktur
(in Vorbereitung)



Ergebnispapier Nr. 11
Rechtliche Rahmenbedingungen
für Ladeinfrastruktur im Neubau
und Bestand

Ergebnispapier Nr. 15
eMob Ladeinfrastrukturdatenbank
(Lastenheft)
(in Vorbereitung)

Ergebnispapier Nr. 12
Steuerrecht als Baustein
und Einflussfaktor
für die Elektromobilität
(in Vorbereitung)



Ergebnispapier Nr. 16
Fortschrittsbericht 2015



Ergebnispapier Nr. 17
Internationales Benchmarking
zum Status quo der Elektromobilität
in Deutschland 2015

Impressum

Herausgeber

Begleit- und Wirkungsforschung Schaufenster Elektromobilität (BuW)
Ergebnispapier 11

Deutsches Dialog Institut GmbH
Eschersheimer Landstraße 223
60320 Frankfurt am Main
Telefon: +49 (0)69 153003-0
Telefax: +49 (0)69 153003-66
info@buw-elektromobilitaet.de
www.schaufenster-elektromobilitaet.org

Verfasser

Dr. Bertram Harendt, Deutsches Dialog Institut GmbH
RA Christian A. Mayer, Noerr LLP, München

Fotos Titel

Shutterstock, Schaufensterprojekt Aktivhaus B10, Werner Sobek Group,
Schaufensterprojekt Wohnen & Elektromobilität im Rosensteinviertel
Stuttgart, Siedlungswerk GmbH, Schaufensterprojekt DC Ladestation am
Olympiapark, Bayerische Motoren Werke AG.

Layout, Satz, Illustration

Medien&Räume | Kerstin Gewalt

Druck

Druckerei Lokay e. K.
Königsberger Str. 3
64354 Reinheim



Die Konsortialpartner

■ **BridgingIT GmbH**
N7, 5–6 · 68161 Mannheim
www.bridging-it.de



■ **Deutsches Dialog Institut GmbH**
Eschersheimer Landstr. 223 · 60320 Frankfurt am Main
www.dialoginstitut.de



■ **VDE Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e. V.**
Technik & Innovation · Stresemannallee 15 · 60596 Frankfurt am Main
www.vde.com



Kontakt für die Öffentlichkeitsarbeit

Deutsches Dialog Institut GmbH · Eschersheimer Landstr. 223 · 60320 Frankfurt am Main
+49 (0)69 153003-0 · info@buw-elektromobilitaet.de · www.schaufenster-elektromobilitaet.org

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages