NOERR

Rechtliche Fragen zur Vergabe des öffentlichen Raums für den Ladeinfrastrukturaufbau

Online-Sprechstunden rund um den Ladeinfrastruktur-Aufbau

RA Christian A. Mayer

München, 24.10.2024

Öffentlich-rechtliche 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

- Straßenverkehrsrechtliche Vorgaben bzw. jeweiliges Landesstraßengesetz zu beachten:
  - Erteilung Sondernutzungserlaubnis verbunden mit Nebenbestimmungen bzw. Abschluss Gestattungsvertrag;
  - Erhebung Sondernutzungs- bzw. Gestattungsgebühren, Übertragung Verkehrssicherungspflicht, Rückbauverpflichtung etc.

B. Privater und halböffentlicher Raum

- Baurechtliches Regelungsregime zu beachten:
  - Nach § 61 Abs. 1 Nr. 15a MBO sind Ladestationen und die damit verbundene Nutzungsänderung verfahrensfrei; abweichende Regelungen der Landesbauordnungen zu beachten;
  - andere öffentlich-rechtliche Vorschriften dürfen nicht entgegenstehen (Bauplanungsrecht, Denkmalschutz, TA Lärm etc.).

Wettbewerb um Flächen für Ladeinfrastruktur

A. Klassische 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 Landes-StrG im pflichtgemäßen Ermessen
  - Ermessensentscheidung bleibt streng straßenbezogen (anders bei öffentl. Einrichtung),
  - aber: Teilhaberechte anderer Wirtschaftsteilnehmer (Art. 3, 12 GG) sind zu beachten; darum
- Auswahl muss in einem transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren getroffen werden – ähnlich § 5 CsgG & Umsetzung der Länder in den Landes-StrG.

Typische Ausgangslage

Ausgangslage

- Ausbau der Ladeinfrastruktur (LIS) im Gemeindegebiet derzeit unzureichend
- Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen bisher nicht zielführend
- bereits vorliegende Anträgen auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis werden nicht beschieden

Vorhaben

- Verteilung geeigneter Standorte zur Förderung von Ausbau von LIS
- Betrieb und Errichtung der LIS durch private Unternehmen

Handlungsoptionen

bei der Verteilung von öffentlichem Raum
– Errichtung und Betrieb von LIS –

Handlungsoptionen

Handlungsoptionen

bei der Verteilung von öffentlichem Raum
– Errichtung und Betrieb von LIS –

Option 1
Abwarten

Option 2
„Sondernutzungsrichtlinie" als Ermessensleitlinie

Option 3
Vergaberechtliches Verfahren

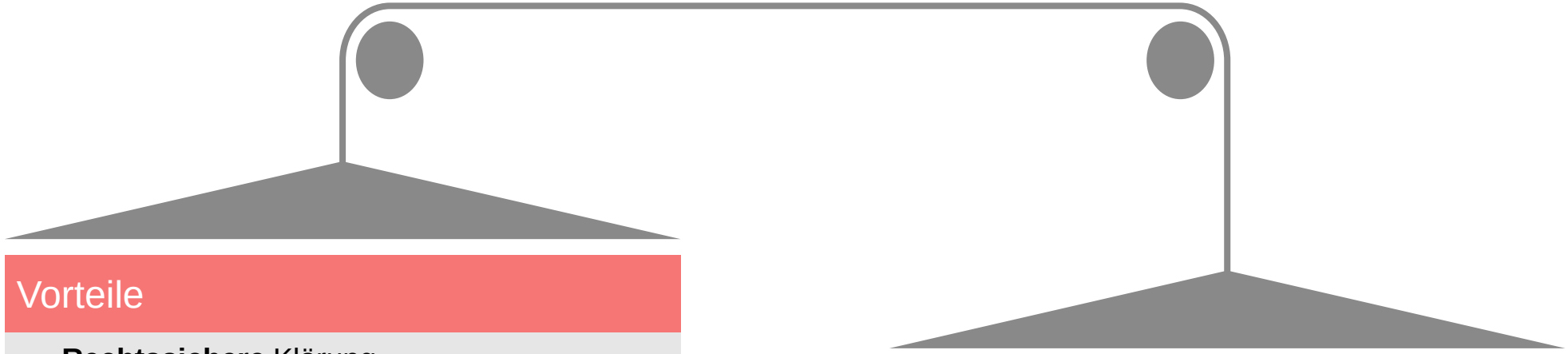
Option 1: Abwarten

Option 1

Abwarten

Behördenseite	Antragstellerseite	Konsequenz
Nicht-Bescheidung von (Alt-)Anträgen auf Erteilung von Sondernutzungs-Erlaubnissen nach § 18 Abs. 1 StrWG NRW	Mögliche **Klageverfahren** der Antragsteller (Untätigkeitsklage nach § 42 Abs. 1 Alt. 2 Var. 2 VwGO)	**Verurteilung** der Gemeinde bei Vorliegen der Voraussetzungen auf Erteilung (bei Ermessensreduzierung auf Null) bzw. Neubescheidung, vgl. § 113 Abs. 5 S. 1 oder S. 2 VwGO

Option 1: Abwarten



Vorteile

- **Rechtssichere** Klärung

Nachteile

- **Verlust der Steuerungsmöglichkeit** der Verfahren; keine Verpflichtung zur Errichtung und zum Betrieb von LIS
- **Kosten** und **Dauer** möglicher Klageverfahren
- **Verwaltungsaufwand** bei Verurteilung zur Neubescheidung unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts

Option 2: Sondernutzungsrichtlinie

Option 2

„Sondernutzungs-richtlinie" als Ermessensleitlinie

Behördenseite	Antragstellerseite	Konsequenz
Erstellung und Bekanntmachung einer Richtlinie mit **Kriterien für die Ermessens-ausübung** bei der Erteilung von Sondernutzungs-erlaubnissen nach § 18 Abs. 1 StrWG NRW	**Antragstellung** der Unternehmen auf Erteilung der Sondernutzungserlaub-nis; Verbescheidung unter Berücksichtigung der Richtlinie	Bindung an Kriterien der Sondernutzungs-richtlinie durch die Behörde **Ablehnung** von (**Alt-)Anträgen**, die Richtlinienkriterien nicht entsprechen; zuvor **Benachrichti-gung** von Richtlinie samt angemessener Wartefrist

NOERR

Option 2: Sondernutzungsrichtlinie

Nachteile

- **Keine Berücksichtigung** von **personen- oder dienstleistungsbezogenen** (wettbewerblichen) Kriterien
- **Bindung** an zulässig ausgewählte Kriterien, Abweichen nur in atypischen Fällen

Vorteile

- **Steuerung** der Auswahl durch bewusstes Festsetzen von straßenbezogenen Kriterien
- Ausweisung der Flächen als Kriterium möglich; dadurch **Ausschluss von anderen (nicht ausgewiesenen) Flächen** für Antragsteller
- **Ablehnungsmöglichkeit** bezüglich der **Alt-Anträge**, soweit diese nicht mit Richtlinie übereinstimmen und nicht atypisch sind (zu beachten wiederum Benachrichtigungs- und Wartepflicht)

Option 3: Vergaberechtliches Verfahren

Option 3

Vergaberecht-liches Verfahren

Behördenseite	Antragstellerseite	Konsequenz
Vergabe-Initiative durch die Stadt, d.h. Beschaffungs-situation, und dadurch Pflicht zur Einhaltung der Vergabe-rechtlichen Vorgaben	Unternehmer müssen am Vergabeverfahren **teilnehmen**, um berücksichtigt zu werden	**Vertragsschluss (Konzession und Sondernutzungs erlaubnis)** mit Gewinner des Vergabeverfahr-ens (Zuschlag) **Ablehnung** von (**Alt-)Anträgen** auf Erteilung der Sondernutzungs-erlaubnis, soweit kein Zuschlag erteilt wurde

Option 3: Vergaberechtliches Verfahren

Nachteile

- Beachtung umfangreicher **verfahrensrechtlicher Vorgaben** insbesondere im **Oberschwellenbereich**

Vorteile

- **Steuerung** des Verfahrens durch Behörde; diese kann **umfassend** Kriterien aufstellen:
  - Berücksichtigung von **wettbewerblicher Faktoren** („bekannt und bewährt“, „attraktiv“, „leistungsfähig“, „regional“)
  - daneben **Kriterien wie bei Sondernutzungs-richtlinie**: z.B. **Ausweisung von Flächen**
- **bisherige Antragsteller (Alt-Anträge)** können am **Vergabeverfahren teilnehmen**
- im **Unterschwellenbereich** lediglich Einhaltung eines transparenten, chancengleichen Verfahrens
- Schaffung von **Wettbewerb** (Einklang mit Masterplan Ladeinfrastruktur II)

Zusammenfassung

Option 1 Abwarten	• Abwarten als Handlungsoption **entbehrt** einer **Steuerungsmöglichkeit** und ist mit **Kosten- und Verwaltungsaufwand** verbunden.
Option 2 Sondernutzungsrichtline	• **Steuerung** des Auswahlverfahrens durch Erstellung einer Sondernutzungsrichtlinie mit Kriterien mit Straßenbezug, insbesondere unter **Ausweisung von geeigneten Flächen**. • Pflicht zum transparenten und chancengleichen Auswahlverfahren mit Pflicht zur **Benachrichtigung** bisheriger (Alt-)Antragsteller von der Richtlinie. • **Ablehnung von Alt-Anträgen**, die nicht den Kritierien der Richtlinie entsprechen (und keinen atypischen Einzelfall darstellen.
Option 3 Vergaberechtliches Verfahren	• Bei **Vergabe-Initiative** der Stadt besteht die Pflicht zur Durchführung Vergabeverfahrens unter Bindung aller Teilnehmer mit größtmöglicher Steuerungsmöglichkeit der Stadt, da auch **wettbewerbliche Kriterien** berücksichtigungsfähig sind. • **Alt-Antragsteller** müssen am **Vergabeverfahren teilnehmen, um berücksichtigt** zu werden. • **Verfahrensvorschriften** sind abhängig von Schwellenwert und Binnenmarktrelevanz. • Häufig wohl Unterschwellenvergabe ohne Binnenmarktrelevanz, sodass bloß ein transparentes, diskriminierungsfreies und wettbewerbliches Verfahren gewährleistet sein muss.

NOERR

Ihr Ansprechpartner

Christian Alexander Mayer
Rechtsanwalt
Partner

+49 89 28628233
christian.mayer@noerr.com

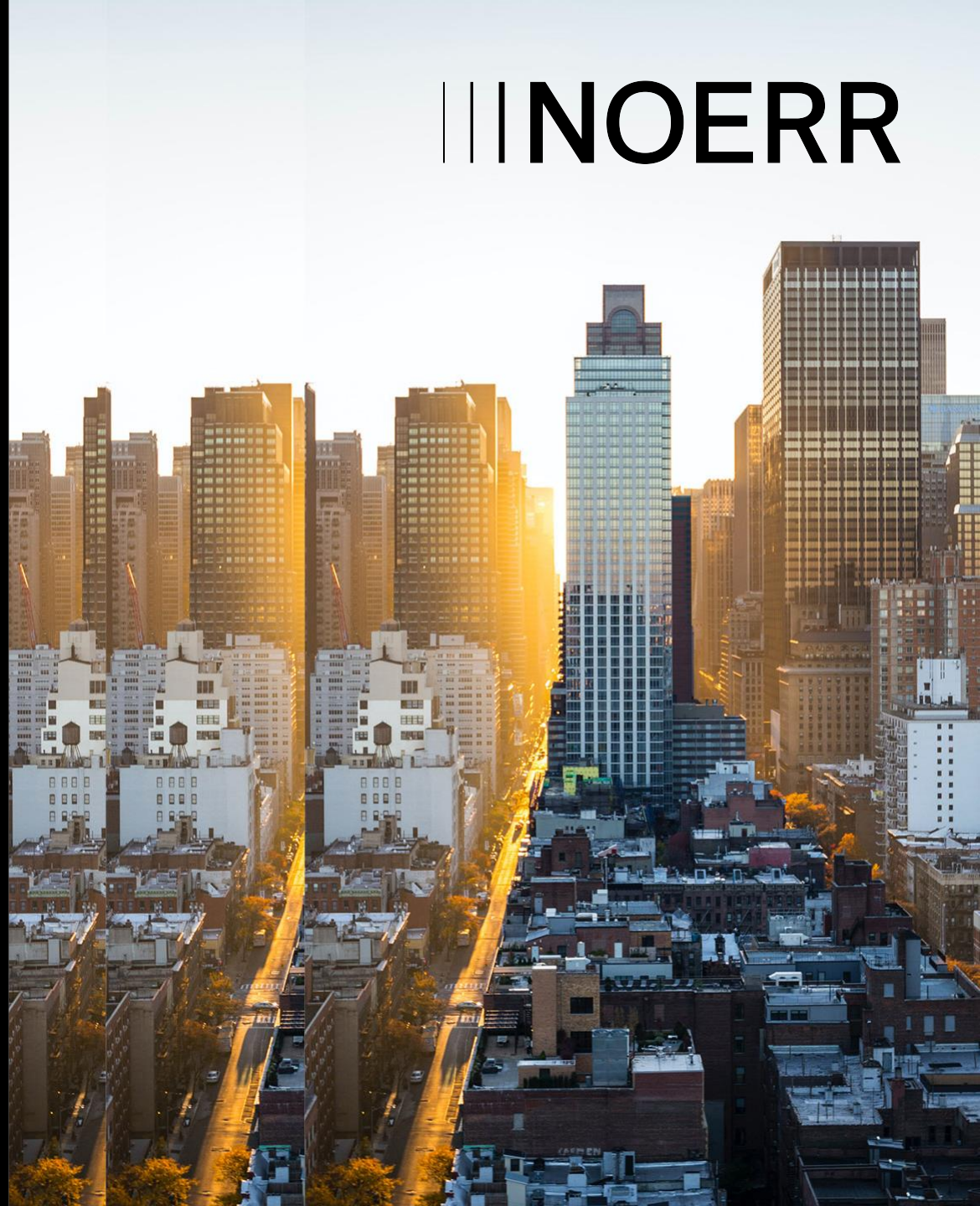
Christian Mayer ist Co-Leiter der Praxisgruppe Automotive & New Mobility und auf die Beratung zu allen regulatorischen Fragestellungen in den Bereichen Verkehr, Umwelt und Energie spezialisiert. Dies umfasst insbesondere die Begleitung und Vertretung in komplexen Verwaltungsverfahren und vor den Verwaltungsgerichten. Ein besonderer Branchenschwerpunkt bildet der Bereich alternative Mobilität.

Christian Mayer publiziert und referiert regelmäßig zu seinen Tätigkeitsschwerpunkten und begleitet diverse Forschungsinitiativen. Er 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. Christian Mayer ist Mitglied des Beirats Mobilitätsdaten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

Kompetenzen

- Öffentliches Wirtschaftsrecht
- Umwelt- und Planungsrecht
- Verkehrs- und Energierecht
- Verfassungs- und Europarecht

NOERR



info@noerr.com
noerr.com
© Noerr PartGmbB