

Betrieb von Ladeinfrastruktur

Die Art und Weise des Betriebs von Ladeinfrastruktur ist vielgestaltig möglich. Der Betrieb kann durch kommunale Unternehmen, Kooperationen zwischen der öffentlichen Hand und privaten Wirtschaftsteilnehmern oder nur durch private Wirtschaftsteilnehmer erfolgen. In jedem Fall gelten für den Betrieb von Ladeinfrastruktur spezifische Anforderungen. Unabhängig davon, in welcher Form der Betrieb von Ladeinfrastruktur erfolgt, sind die Voraussetzungen der Errichtung von Ladeinfrastruktur zu beachten (vgl. Broschüre zur Errichtung von Ladeinfrastruktur).

A. Betrieb durch Kommune

I. Kommunales Unternehmen

Eine Kommune kann selbst Ladeinfrastruktur betreiben. Die Bayerische Gemeindeordnung bietet insoweit ein breites Spektrum an rechtlichen Gestaltungen, die ein wirtschaftliches Tätigwerden der Gemeinde ermöglichen, Art. 86 ff GO. Hier sind der Eigenbetrieb, das selbstständige Kommunalunternehmen des öfftl. Rechts und Unternehmen in Rechtsformen des Privatrechts zu nennen.

Zwar ist die wirtschaftliche Betätigung von der Selbstverwaltungsgarantie des Art. 28 Abs. 2 GG umfasst, rein erwerbswirtschaftliche, nur auf Gewinnerzielung ausgerichtete Tätigkeiten sind aber auf kommunaler Ebene unzulässig. Daher sind bei der wirtschaftlichen Betätigung durch Kommunen die Schranken des Art. 87 Abs. 1 GO zu achten.

Demnach darf die Gemeinde ein kommunales Unternehmen nur errichten, wenn es der Wahrnehmung einer öffentlichen Aufgabe (Art. 57 GO) dient, ein angemessenes Verhältnis zu Leistungsfähigkeit und Bedarf besteht, die zu übertragenden Aufgaben für die Wahrnehmung außerhalb der allgemeinen Verwaltung geeignet sind und die Aufgabe nicht ebenso gut durch andere erfüllt werden kann. Hierbei muss jede Kommune im Einzelfall prüfen, ob diese Voraussetzungen hinsichtlich des Betriebs von Ladeinfrastruktur durch ein kommunales Unternehmen gegeben sind.

Eine öffentliche Aufgabe wird regelmäßig vorliegen. Da nach dem Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshof vom 13.07.2018, Az.: 8 CE 18.1071, Ladesäulen als Zubehör im Sinne von Art. 2 Nr. 3 BayStrWG anerkannt werden, dienen sie damit auch dem öffentlichen Verkehr nach Art. 57 Abs. 1 GO. Ob ein angemessenes Verhältnis zwischen Art und Umfang des Unternehmens zur Leistungsfähigkeit besteht, ist nach dem Umfang der Verwaltungs- und Finanzkraft der Gemeinde zu bestimmen. Da der Betrieb von Ladeinfrastruktur als Teil der Pflichtaufgabe „öffentlicher Verkehr“ nach Art. 57 Abs. 1 GO zu qualifizieren ist und damit ein Teil der gemeindlichen Daseinsvorsorge darstellt, greift nicht die Subsidiaritätsklausel des Art. 87 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 GO (vgl. insoweit Hölzl/Hien/Huber,

Kommentar zur Gemeindeordnung Art. 87 Erl. 2.5). Daher muss die Kommune nicht prüfen, inwieweit die Aufgabe nicht ebenso gut durch einen Privaten erfüllt werden kann.

II. Kooperation mit privaten Wirtschaftsteilnehmern, PPP

Eine weitere Möglichkeit, die Inbetriebnahme von Ladeinfrastruktur zu fördern, ist eine Zusammenarbeit mit privaten Wirtschaftsteilnehmern in Form einer Public-Private-Partnership (PPP). Hierbei handelt es sich um eine funktionale Privatisierung, wobei die Aufgabenerfüllung durch den Privaten erfolgt, die Aufgabenverantwortung im Sinne einer Gewährleistungsverantwortung jedoch bei der öffentlichen Hand verbleibt (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz § 54 Rn. 75). Vorteil für die Kommune ist, dass sie nicht die Kosten, die mit der Aufgabenerfüllung verbunden sind, tragen muss. Weiter wird die Verwaltungsorganisation entlastet, die Kommune kann private Ressourcen nutzen (instruktiv Ziekow NZBau 2005, 665). Gerade für größere Kommunen stellt eine PPP eine attraktive Möglichkeit dar, den Betrieb von Ladesäulen durch private Wirtschaftsteilnehmer ausführen zu lassen, aber gleichzeitig die Aufgabe nicht komplett aufzugeben.

B. Durch Private

Zuletzt kann Ladeinfrastruktur auch vollständig durch private Wirtschaftsteilnehmer ohne irgendeinen staatlichen Gewährleistungsvorhalt betrieben werden. Dann liegt eine materielle Aufgabenprivatisierung vor, da, wie oben gezeigt, grundsätzlich eine öffentliche Aufgabe der Kommunen nach Art. 57 Abs. 1 GO gegeben ist. Eine vollständige Privatisierung ist zulässig, da der Betrieb einer Ladeinfrastruktur keine Pflichtaufgabe nach Art. 57 Abs. 1 S. 2, Abs. 2 GO, sondern nur eine freiwillige „Soll-Aufgabe“ ist. Hierbei ist es vom Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden umfasst, diese zu privatisieren, gerade wenn die Angelegenheit wie hier nicht in der örtlichen Gemeinschaft wurzelt (vgl. BVerwG NVwZ 2009, 1305). Eine vollständige Aufgabenprivatisierung hätte aber zur Folge, dass die Kommune sämtliche Gestaltungsmöglichkeiten verliert.

C. Anforderungen an Ladeinfrastruktur

Unabhängig von der rechtlichen Gestaltung des Betriebs sind folgende rechtliche Anforderungen an den Betrieb von E-Ladesäulen zu beachten.

I. Ladesäulenverordnung (LSV)

Die LSV regelt technische Anforderungen an den sicheren Aufbau und Betrieb von Ladesäulen für Elektromobile. Nach § 1 LSV ist der Anwendungsbereich auf öffentlich zugängliche Ladepunkte für Elektromobile beschränkt. § 3 LSV sieht Mindestanforderungen für den Aufbau und Betrieb von E-Ladesäulen vor. Zudem sind über den Verweis des § 3 Abs. 4 LSV die zusätzlichen Anforderungen des § 49 EnWG zu beachten.

§ 4 LSV verpflichtet die Betreiber, ein kundenfreundliches und diskriminierungsfreies Laden zu ermöglichen und zuletzt ist nach § 5 LSV die Inbetriebnahme bei der Bundesnetzagentur anzuzeigen.

II. Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG)

E-Ladesäulen sind nun zumindest in Bayern nach dem Beschluss des BayVGH vom 13.07.2018 als Straßenzubehör nach Art. 2 Nr. 3 BayStrWG zu qualifizieren. Da sie damit immanenter Teil der Straße sind, sind die Straßenbaubehörden für die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften und der allgemein anerkannten Regeln der Technik nach Art. 10 Abs. 1 BayStrWG verantwortlich (vgl. Häußler in: Zeitler BayStrWG Art. 2 Rn. 54). Die Straßenbaubehörde hat also zu überwachen, inwieweit die betriebenen Ladesäulen den Regeln der Technik und insbesondere den Anforderungen der LSV entsprechen.

III. Anforderungen durch Kommune

Hier ist zu differenzieren, inwieweit die Kommune am Sondernutzungsregime für die Genehmigung der Errichtung festhält (vgl. Infobroschüre zur Errichtung von E-Ladesäulen).

Wenn an dem Sondernutzungsregime weiter festgehalten wird, ist diese nur auf Zeit oder auf Widerruf zu erteilen, vgl. Art. 18 Abs. 2 BayStrWG. Zudem kann die Sondernutzungserlaubnis nach Maßgabe des Art. 36 BayVwVfG mit Bedingungen und Auflagen versehen werden, wenn dies für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder zum Schutz der Straße erforderlich ist. Die Kommune kann für die Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums Sondernutzungsgebühren erheben, Art. 18 Abs. 3 BayStrWG.

Falls die Kommune nicht am Sondernutzungsregime festhalten will, kann sie als Trägerin der Straßenbaulast Anforderungen an den Betreiber stellen, Art. 9 Abs. 1, Abs. 2 BayStrWG.

*Autor: Christian Alexander Mayer
Rechtsanwalt und Lehrbeauftragter im
Studiengang Elektromobilität
[www.noerr.com/de/persoenlichkeiten/
mayer-christian-alexander](http://www.noerr.com/de/persoenlichkeiten/mayer-christian-alexander)*

* * *