Noerr

Errichtung von Ladeinfrastruktur

Die rechtliche Beurteilung der Errichtung von Ladeinfrastruktur hängt maßgeblich davon ab, wo sich die Ladesäule befindet. Hierbei ist der öffentliche Raum vom privaten und halböffentlichen Raum zu unterscheiden. Im öffentlichen Raum sind Vorschriften des Straßen- und Straßenverkehrsrechts für die Zulässigkeit der Errichtung maßgeblich, im privaten und halböffentlichen Raum finden dagegen die Vorschriften des Baurechts Anwendung.

A. Öffentlicher Raum

I. Bisherige Rechtslage

Nach bisheriger Rechtslage und Verwaltungspraxis wird für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum eine straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung sowie eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis nach § 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 8 StVO in Verbindung mit Art. 18 Abs. 1 S. 1 BayStrWG erteilt. Die straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung ist erforderlich, weil E-Ladesäulen Verkehrshindernisse im Sinne von § 32 Abs. 1 S. 1 StVO darstellen. Die Sondernutzungserlaubnis ist erforderlich, weil das Errichten von E-Ladesäulen über den Gemeingebrauch einer Straße hinausgeht. Einer zusätzlichen baurechtlichen Genehmigung bedarf es nicht. Zwar werden E-Ladesäulen auch im öffentlichen Raum als bauliche Anlage eingestuft, Art. 2 Abs. 1 S. 1 BayBO, aber die Errichtung ist nach Art. 57 Abs. 1 Nr. 16 lit. f) BayBO verfahrensfrei.

Mithin besteht für die Träger der Straßenbaulast die Möglichkeit, Sondernutzungsgebühren nach Art. 18 Abs. 2a S. 1 BayStrWG für diese Sondernutzung zu erheben, weiter sogar die Ermächtigung, eine Sondernutzungsgebührensatzung zu erlassen, Art. 18a Abs. 2a S. 4 BayStrWG.

Der Abschluss eines Gestattungsvertrags nach Art. 22 Abs. 1 BayStrWG kommt dagegen regelmäßig nicht in Betracht. Das ist nur möglich, wenn die Sondernutzung nicht den Gemeingebrauch beeinträchtigt. Hierunter fallen nach der Rechtsprechung des BGH (NVwZ 1983, 499) nur solche Benutzungen, die das öffentliche Interesse in keiner Weise berühren, d.h. nicht geeignet sind, die Funktionen der Straßenaufsicht und der Straßenunterhaltungspflicht zur Entfaltung zu bringen.

Dies ist bei E-Ladesäulen im öffentlichen Raum, die regelmäßig auf Gehwegen errichtet werden, nicht der Fall. Denn dadurch wird der Fußverkehr zumindest eingeschränkt, was den Gemeingebrauch beeinträchtigt. Eine öffentlich-rechtliche Sondernutzungserlaubnis stellt damit den rechtlich sichersten Weg für die öffentlich-rechtliche Legalisierung von E-Ladesäulen dar.

II. Aktuelle Entwicklung

Mit Beschluss vom 13.07.2018, Az.: 8 CE 18.1071, hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof entschieden, dass Ladesäulen zum Aufladen von Elektromobilen auf öffentlichem Straßengrund regelmäßig Verkehrsanlagen darstellen, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen und damit Zubehör im Sinne des Art. 2 Nr. 3 BayStrWG sind. Damit sind E-Ladesäulen Bestandteil der öffentlichen Straße, weshalb Ladesäulen im öffentlichen Raum weder dem Bauplanungs- noch dem Bauordnungsrecht unterfallen (vgl. NJW-Spezial 2018, 748).

Inwieweit sich dieser Beschluss, der in der Literatur kritisch aufgenommen wurde, auf das Bedürfnis einer straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis und, damit verbunden, auf die straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung auswirkt, ist noch nicht geklärt. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat zu dieser Frage nicht Stellung bezogen.

Als rechtlich zulässig erscheinen folgende Möglichkeiten:

- Es wird an dem Bedürfnis einer Sondernutzungserlaubnis nach Art. 18 Abs. 1 S. 1 BayStrWG und einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 8 StVO festgehalten. Nicht jedes Straßenzubehör unterliegt dem Gemeingebrauch nach Art. 14 Abs. 1 S. 1 BayStrWG. An Zubehörgegenständen sind bürgerlich-rechtliche oder öffentlich-rechtliche Sondernutzungen möglich (vgl. Häußler in: Zeitler BayStrWG Art. 2 Rn. 50). Da das „Tanken“ an einer E-Ladesäule über den Gemeingebrauch hinausgeht, ist daher weiterhin eine Sondernutzungserlaubnis nach Art. 18 Abs. 1 S. 1 BayStrWG und eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 S. 1 Nr. 8 StVO zu erteilen.

- Es besteht keine straßen- und straßenverkehrsrechtliche Erlaubnis- bzw. Genehmigungspflicht mehr. Da die E-Ladesäule Straßenzubehör nach Art. 2 Nr. 3 BayStrWG ist, ist sie nun immanenter Teil der öffentlichen Straße. Daher kann die Errichtung einer Ladesäule schon begrifflich keine Sondernutzung darstellen, da diese eben Teil der Straße ist. Der Straßenbaulastträger sollte sich aber ein Mitspracherecht vorbehalten, um Wildwuchs zu vermeiden. Dies kann in Form eines Koordinierungs- oder Abstimmungsverfahren geschehen. Die Planung und der Ausbau der Straße obliegt weiter dem Straßenbaulastträger, sodass er insoweit noch über Steuerungsmöglichkeiten verfügt, Art. 9 Abs. 1 S. 1 BayStrWG.

Die erste Möglichkeit ist vorzuziehen da die Straßenbaubehörde mittels der Erlaubnis dediziert steuern kann, wo genau E-Ladesäulen errichtet werden. Weiter kann die Erlaubnis mit Nebenbestimmungen versehen werden und nach Art. 18 Abs. 2a S. 1 BayStrWG besteht die Möglichkeit, Sondernutzungsgebühren zu erheben.

B. Privater und halböffentlicher Raum

Im privaten und halböffentlichen Raum (also bspw. Supermarkparkplätze oder Parkhäuser) findet das straßenrechtliche Regelungsregime keine Anwendung , sondern das baurechtliche Regelungsregime. Denn im privaten und halböffentlichen Raum befinden sich E-Ladesäulen nicht im Geltungsbereich der öffentlichen Straßen nach Art. 1 S. 1 BayStrWG.

Bisher waren E-Ladesäulen, die nach Art. 2 Abs. 1 S. 1 BayBO bauliche Anlagen sind, nach Art. 57 Abs. 1 Nr. 16 lit f) BayBO verfahrensfrei. Nun plant der Landesgesetzgeber, im Rahmen der Novellierung der BayBO in Art. 57 Abs. 1 Nr. 16 einen neuen Buchstaben b) einzufügen, wonach Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit einer Höhe von bis zu 2 m, einer Breite von bis zu 1 m und einer Tiefe von bis zu 1 m ausdrücklich verfahrensfrei zu stellen (vgl. LT Drs. 18/8547 S. 6). Dadurch sollen insbesondere die Abmessungen klargestellt und für alle Beteiligten Rechtssicherheit geschaffen werden (BayVBl 2020, 654). Dennoch müssen Ladesäulen die öffentlich-rechtlichen Vorschriften, insbesondere die Regelungen des Bauplanungsrechts, beachten, Art. 55 Abs. 2 BayBO. Mit einem Inkrafttreten dieser Neuregelung ist Ende des Jahres 2020 zu rechnen.

Autor: Christian Alexander Mayer
Rechtsanwalt und Lehrbeauftragter im Studiengang Elektromobilität
www.noerr.com/de/persoenlichkeiten/mayer-christian-alexander

* * *