Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Modellregionen
Elektromobilität

Eine Handreichung

>> GENEHMIGUNGSPROZESS DER E-LADEINFRASTRUKTUR IN KOMMUNEN: STRATEGISCHE UND RECHTLICHE FRAGEN

Deutsches Institut für Urbanistik difu

NOW
Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie

>> VORWORT

ELEKTROMOBILITÄT UND DIE ZIELE DER BUNDESREGIERUNG

Die Energiewende ist eine der wichtigsten Aufgaben für die kommenden Jahrzehnte. Sie ist eine Gemeinschaftsaufgabe, die nur zu schaffen ist, wenn alle Akteure auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene sowie der Wirtschaft, der Unternehmen und der Zivilgesellschaft gemeinsam an Lösungen arbeiten. Wesentliches Ziel ist die Reduktion der Treibhausgasemissionen Sektor übergreifend bis 2020 um 40% und bis 2050 um mindestens 80% gegenüber 1990. Eine nachhaltige Energie- und Verkehrspolitik kann nur funktionieren mit Elektromobilität. Die energie- und klimaschutzpolitischen Ziele der Bundesregierung erfordern die Marktdurchdringung der Elektromobilität in ihrer technologischen Breite über alle Verkehrsträger. Nur aufgrund der deutlichen Effizienzgewinne elektrischer Antriebe gegenüber konventionellen Technologien neben der angemessenen Verwendung von regenerativen Kraftstoffen sind die langfristigen Reduktionsziele hinsichtlich Endenergieverbrauch und CO_2-Emissionen erreichbar.

Elektromobilität ist außerdem ein wichtiger Pfeiler für die langfristige Sicherung von Beschäftigung und Wertschöpfung in Deutschland. Die Bundesregierung bekräftigt darum ihr Ziel: eine Million Fahrzeuge bis 2020. Deutschland soll Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität werden.

DIE AKTIVITÄTEN DES BMVI IM BEREICH ELEKTROMOBILITÄT

Die Förderung der Elektromobilität – mit Batterie und Brennstoffzelle – ist ein wichtiger Förder- und Arbeitsschwerpunkt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Im Rahmen der „Modellregionen Elektromobilität", der „Schaufenster Elektromobilität" und des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) stellt das BMVI Fördermittel von mehr als 850 Mio. Euro seit 2006 bis 2015 bereit. Die Marktvorbereitung von nachhaltigen Mobilitätslösungen muss ganzheitlich und technologieoffen erfolgen. Das heißt, das BMVI fördert sowohl Batterie-, Hybrid- als auch Brennstoffzellenfahrzeuge, auf Straße und Schiene, im Luftverkehr und in der Schifffahrt.

DIE MODELLREGIONEN ELEKTROMOBILITÄT – WISSENSCHAFTLICHE BEGLEITFORSCHUNG

Bereits seit 2009 fördert das BMVI den Aufbau von Elektromobilität in Modellregionen. In mehreren Städten und Regionen wurden seither Flotten und Ladeinfrastrukturen aufgebaut, Geschäftsmodelle entwickelt und wesentliche Akteure für die erfolgreiche Entwicklung von Elektromobilität miteinander vernetzt. Alle Projektpartner kooperieren zu den wesentlichen Fragestellungen und werten das erhobene Datenmaterial aus: Wie funktioniert der bedarfsgerechte Aufbau von Ladeinfrastruktur? Welche ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen werden gebraucht? Wie verändert Elektromobilität Stadt- und Verkehrsplanung? Begleitet von wissenschaftlichen Instituten geht es bei diesen Themen darum, Handlungsempfehlungen und Leitfäden aus den gesammelten Erfahrungen zu ziehen und weiteren Akteuren zur Verfügung zu stellen, um so den Aufbau von Elektromobilität in der Breite zum Erfolg zu führen.

>> INHALT

>> VORWORT 1

>> 1. E-LADEINFRASTRUKTUR IM ÖFFENTLICHEN RAUM 4

>> 2. E-LADEINFRASTRUKTUR IM HALBÖFFENTLICHEN RAUM 20

ANSPRECHPARTNER 21

IMPRESSUM 21

>> 1. E-LADEINFRASTRUKTUR IM ÖFFENTLICHEN RAUM

VORBEMERKUNG

Beim Aufbau einer E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum muss eine Kommune verschiedene strategische und rechtliche Herausforderungen bewältigen. Grundsätzlich erfolgt die Genehmigung für das Aufstellen von E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum auf Grundlage des landesrechtlich geregelten Straßenrechts. Die Erfahrungen in den Modellregionen Elektromobilität und auch anderen Kommunen sind dabei durchaus unterschiedlich. So hat sich die Möglichkeit, öffentliche Straßenflächen formal zu entwidmen, um damit die E-Ladeinfrastruktur aus dem öffentlichen Raum herauszuholen, nicht durchgesetzt. Eine solche Entwidmung erfordert einen erheblichen Vermessungs- und Verwaltungsaufwand, so dass insbesondere auch in den Modellregionen davon in vielen Fällen Abstand genommen wurde. Öffentlicher Raum steht nicht unbegrenzt zur Verfügung. Daher ist die über den sog. Gemeingebrauch hinausgehende Sondernutzung vom Gesetzgeber bewusst einer Genehmigungspflicht unterstellt worden. Neben diesem eigentlichen Genehmigungsverfahren bedarf es einiger strategischer Vorüberlegungen, um den gesamten Prozess effizient und zeitsparend strukturieren zu können. Je ausführlicher sich eine Kommune mit den strategischen Vorüberlegungen auseinandersetzt, desto einfacher gestaltet sich der gesamte Prozess.

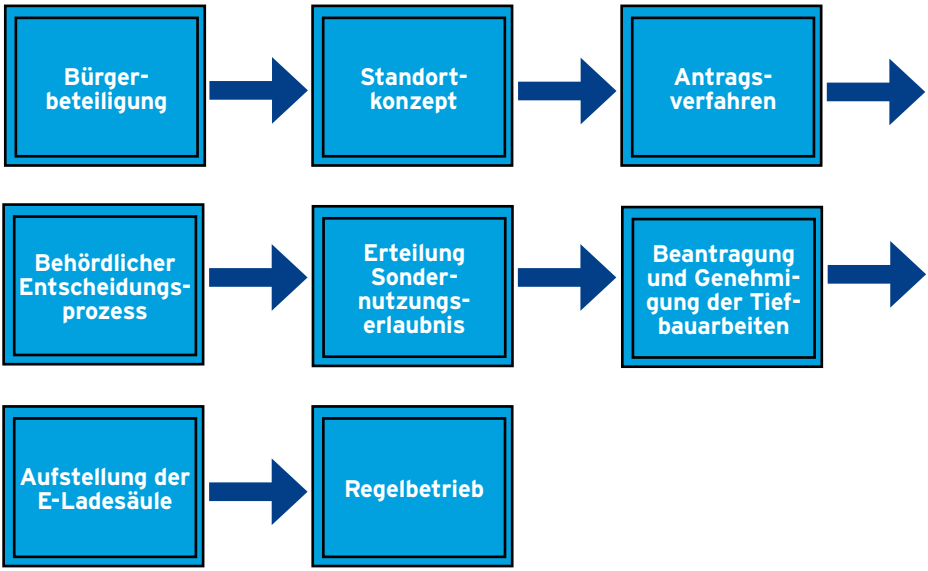
Selbstverständlich hat eine Kommune im Rahmen des ihr zustehenden Verfahrensermessens aus § 10 VwVfG sowie den entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften die Möglichkeit, einzelne Schritte des Genehmigungsprozesses im Detail anders zu gestalten. Dieser Spielraum soll ihr ermöglichen, das Verfahren sinnvoll und zweckmäßig zu betreiben.

Diese Handreichung versteht sich als Anregung, die strategischen und rechtlichen Fragen rund um den Genehmigungsprozess effizient abzuarbeiten. Zu diesem Zweck sind hier auch Prozessschritte aufgenommen, die vor dem eigentlichen Genehmigungsverfahren im engeren Sinne liegen, sich aber in den späteren Prozessschritten unmittelbar auswirken.

Hier sind umfangreiche Erfahrungen der Modellregionen Elektromobilität eingeflossen. Eine konsequente Umsetzung im Prozessablauf kann dabei helfen, die Dauer des gesamten Verfahrens zu verkürzen und eventuelle Verzögerungen zu vermeiden.

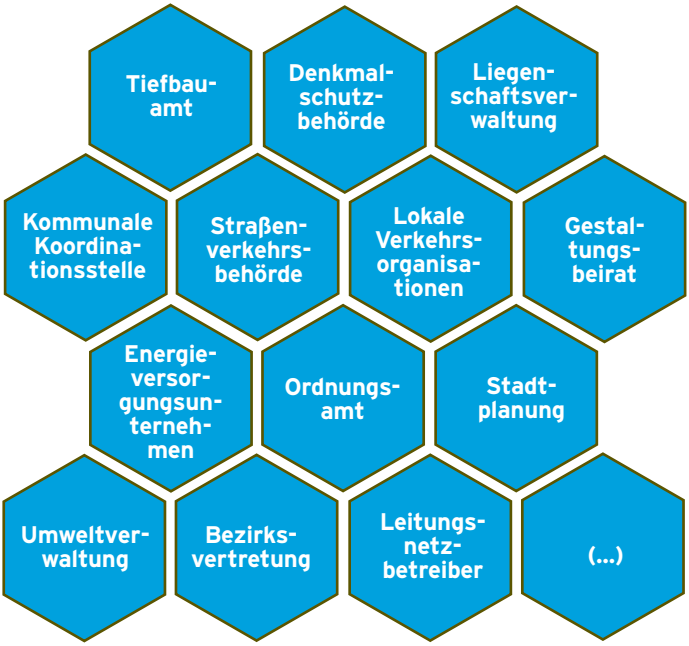
PLANUNGS- UND GENEHMIGUNGSPROZESS DER E-LADEINFRASTRUKTUR IN DER KOMMUNE, IDEALTYPISCH DARGESTELLT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

Folgender idealtypischer Prozessablauf wird der Handreichnung zugrunde gelegt:



KOMMUNIKATION DER AKTEURE

POTENZIELLE AKTEURE BEI DER ERRICHTUNG DER E-LADEINFRASTRUKTUR



Besonders wichtig für einen reibungslosen Ablauf des Genehmigungsverfahrens ist die Kommunikation der beteiligten Akteure. Die Zahl der Akteure kann von Kommune zu Kommune unterschiedlich sein. Essentiell für die Vermeidung von Missverständnissen und einen zügigen Ablauf sind daher folgende Aspekte:

- Zwischen Kommune und Antragsteller sollte ein **persönliches Gespräch/ein persönlicher Kontakt** während des Genehmigungsverfahrens erfolgen.
- Das Genehmigungsverfahren braucht eine **Gesamtkoordination** in der Kommune, wobei die Kommune hier ihre **Organisationshoheit** sinnvoll einsetzen kann.
- Als notwendige Basis sollte ein **gemeinsames Verständnis** von Begrifflichkeiten zu Beginn des Genehmigungsverfahrens entwickelt werden.
- Unter dem Stichwort **Beteiligungsprozess** ist auch zu verstehen, dass eine frühzeitige Einbindung der Politik in der Konzeptphase als Ideengeberin und nicht nur als Entscheidungsträgerin erfolgt.

BÜRGERBETEILIGUNG

Um die Akzeptanz der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu steigern, empfiehlt es sich, in einem sehr frühen Stadium das Vorhaben der Errichtung von E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu kommunizieren und eine Bürgerbeteiligung vorzusehen. Diese ist freiwillig und nicht gesetzlich vorgeschrieben.

Näheres hierzu findet sich in der Publikation des Themenfeldes Stadt und Verkehr „Elektromobilität in der Stadt- und Verkehrsplanung“ (S. 75 ff.).

STANDORTKONZEPT

Die Kommune sollte sich mit der Frage auseinandersetzen, wie groß der Bedarf an E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum in ihrem Gebiet ist. Problematisch ist eine Situation, in der lediglich vereinzelt Anträge zur Errichtung von E-Ladesäulen eingehen, so dass ein Gesamtkonzept für die Kommune unmöglich gemacht werden würde. Besondere Bedeutung kommt daher einem Standortkonzept für eine bedarfsgerechte E-Ladeinfrastruktur zu. Dieses stellt eine strategische Vorüberlegung dar und muss eine Fülle verschiedener Anforderungen abbilden. Nicht zuletzt haben diese Parameter aber auch Auswirkungen auf die Entscheidung über einen Genehmigungsantrag im Hinblick auf die Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens der Genehmigungsbehörde.

Weitere Informationen zum bedarfsgerechten Aufbau der E-Ladeinfrastruktur finden sich in der Veröffentlichung des Themenfeldes Infrastruktur „Öffentliche E-Ladeinfrastruktur für Städte, Kommunen und Versorger" (Kap. 3) mit verschiedenen Praxisbeispielen.

Idealtypisch lassen sich folgende Kriterien bei der Standortauswahl nennen:

a. Kriterien

- **Angaben zur Verfügbarkeit von Flächen auf privatem Grund:** Da der öffentliche Raum ein knappes Gut ist, mit welchem sorgsam umgegangen werden muss, sollte vorab überprüft werden, ob die E-Ladeinfrastruktur nicht auch auf privatem Grund zu realisieren wäre.

- **Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs**: Es sollte ein möglichst störungsfreier Standort gewählt werden, durch den die Sicherheit/Leichtigkeit des Straßenverkehrs nicht beeinträchtigt werden.

- **Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der E-Ladeinfrastruktur:** Der Fahrer eines E-Fahrzeuges sollte den Standort möglichst ungehindert und problemlos anfahren können.

- **Netzinfrastruktur:** Verfügt der favorisierte Standort über einen Netzanschluss?
  - Kann ein Netzanschluss ohne Schwierigkeiten realisiert werden?
  - Ist ein Aufbau an der entsprechenden Stelle überhaupt sinnvoll?

- **Netzkapazitäten:** Bei hoch frequentierten Standorten muss sichergestellt sein, dass die vorhandenen Netzkapazitäten für die E-Ladeinfrastruktur ausreichen oder ggf. auch aufgerüstet werden können.

- **Frequentierung:** Der Standort sollte durch den motorisierten Individualverkehr stark frequentiert sein.

- **Laderelevante Verweildauer der Fahrzeuge:** Am Standort sollten Nutzungsmöglichkeiten (z.B. Geschäfte) bestehen, damit eine laderelevante Verweildauer erreicht wird.

- **Intermodale Verknüpfungsmöglichkeiten:** Es ist zu beachten, ob der gewählte Standort unmittelbar an den ÖPNV angebunden ist. Hier würden sich insbesondere Park-and-Ride-Parkplätze eignen.

- **Anzahl der Stellplätze:** Die Anzahl der zur Verfügung stehenden öffentlichen und halböffentlichen Stellplätze sollte berücksichtigt werden.

- **Integration in den Stadtraum:** Die E-Ladeinfrastruktur sollte an städtebauliche Gestaltungsprinzipien angepasst werden, wobei hier ggf. der kommunale Gestaltungsbeirat zu konsultieren sein kann.

- **Sichtbarkeit/Öffentlichkeitswirksamkeit/Publikumswirksamkeit:** Die E-Ladeinfrastruktur sollte an einem öffentlichkeitswirksamen Standort aufgestellt werden. Solche Standorte werden potenziell von mehr Elektrofahrzeugen genutzt, da der Bekanntheitsgrad bei den Bürgerinnen/Bürgern mit der Sichtbarkeit steigt.

b. Bedeutung des Standortkonzeptes für das weitere Verfahren

Die sorgfältige Ausarbeitung des Standortkonzeptes nach den genannten Kriterien hat den Vorteil, dass viele Fragen, die im förmlichen Genehmigungsverfahren eine Rolle spielen, vorab entschärft werden.

c. Entwurf einer Gestaltungsleitlinie

Ein wichtiger Belang ist die Anpassung der E-Ladeinfrastruktur an das Stadtbild. Zur Erleichterung des Antragsverfahrens und des behördlichen Entscheidungsprozesses empfiehlt es sich, die Anforderungen an die Infrastruktur vorab festzulegen. Dieses kann durch eine Gestaltungsleitlinie erfolgen, die in generalisierender Weise gestalterische Anforderungen festlegt, um eine einheitliche Grundlage für die Gestaltung und Integration der E-Ladeinfrastruktur in das Stadtbild zu schaffen.

d. Leitlinie zum bedarfsgerechten Aufbau

Eine Leitlinie zum bedarfsgerechten Aufbau kann den Genehmigungsprozess sinnvoll erleichtern. Diese kann auch auf Grundlage eines Berichtswesens des E-Ladesäulenbetreibers entstehen. Der Kommune steht hier ein Spielraum zur Verfügung, welche Indikatoren sie zugrunde legt.

Hierzu findet sich Näheres in der Publikation des Themenfeldes Infrastruktur „Öffentliche E-Ladeinfrastruktur für Städte, Kommunen und Versorger“ (Kap. 3).

ANTRAGSTELLUNG DURCH DEN BETREIBER DER E-LADEINFRASTRUKTUR

Für die im Standortkonzept ausgewählten Standorte muss der Betreiber für jede E-Ladestation einen Antrag auf straßenrechtliche Sondernutzung stellen. Der wechselseitige Bezug zwischen Standortkonzept und Genehmigungsverfahren wird anhand der vom Antragsteller beizubringenden Unterlagen sichtbar. Die Kommune sollte im Vorhinein bekannt machen, welche Unterlagen zur Antragstellung benötigt werden, um das Verfahren zu beschleunigen und das Antragsverfahren zu erleichtern. Der Antrag ist schriftlich bei der Kommune zu stellen. Perspektivisch sollte daran gedacht werden, im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten die Antragstellung vollständig elektronisch zu ermöglichen. Unter dem Stichwort E-Government wurden auf Bundesebene bereits in einem E-Government-Gesetz (EGovG) Rahmenbedingungen angepasst. Sofern das einschlägige Landesrecht ähnliche Regelungen trifft, sollte auf die Möglichkeiten der elektronischen Verfahrensabwicklung hingewiesen werden, wenn die Voraussetzungen in den Kommunen vorliegen.

Dem Antrag sind typischerweise folgende Unterlagen beizufügen:

✓ **Fotos** und **Luftbilder** vom gewünschten Standort

✓ **Kurze Beschreibung** des Standortes (u.a. Adresse und Stadtteil)

✓ **Informationen** über die geplante Ladestation, z.B. Herstellungskosten, Ausstattung, Art und Aussehen

✓ **Lagepläne** mit genau eingezeichnetem Standort

✓ **Katasterauszug**, der Gemarkung, Flur und Flurstück des Grundstücks bezeichnet. Dieser ist in einigen Kommunen auch online abrufbar.

✓ **Leitungspläne** (= antragsbegründende Unterlagen)

Vor der Antragstellung muss eine Prüfung der Standorte auf Versorgungsleitungen Dritter erfolgen. Der Antragsteller muss sich daher bei weiteren Versorgern erkundigen, ob am jeweiligen Standort entsprechende Versorgungsleitungen, Kabel etc. verlegt sind. Dieser trägt auch nach Erkundigung die Verantwortung dafür, dass vorhandene Versorgungsleitungen und Kabel nicht beschädigt werden.

✓ **Angaben zur aktuellen Verkehrsbeschilderung**

Die Errichtung einer E-Ladesäule ist z.B. an einem Standort, an dem bereits ein Parkverbotsschild steht, nicht möglich. Hier ist eine gesonderte Prüfung erforderlich.

✓ **Kurze Begründung der Standortentscheidung** hinsichtlich Attraktivität bzw. Effektivität. Nach Möglichkeit sollten hier die Genehmigungsindikatoren für die Standortauswahl (z.B. Anbindung an sonstige Infrastruktur) einbezogen werden.

BEHÖRDLICHER ENTSCHEIDUNGSPROZESS

Sind die Unterlagen vom Antragsteller beigebracht, muss die zuständige Genehmigungsbehörde den Antrag hinsichtlich verschiedener Aspekte prüfen. Diese fällt ihre Entscheidung auf Grundlage der straßenrechtlichen Genehmigungsvorschriften im Rahmen des ihr zustehenden Ermessens (vgl. Tabelle S. 13).

a. Von der Genehmigungsbehörde zu beachtende Punkte

Ortsbegehung

In strittigen Fällen muss der ausgewählte Standort genauer betrachtet werden. Hierbei sind Vertreter der betroffenen Ämter (z.B. Tiefbauamt, Liegenschaftsamt, örtlicher Leitungsnetzbetreiber) zu beteiligen.

Gestaltung und Integration in das Stadtbild

Die Gestaltung der E-Ladeinfrastruktur und ihre Integration in das Stadtbild bzw. in die nähere Umgebung müssen geprüft werden, da ein gestalterisch anspruchsvolles Stadtbild bestehen sollte.

- Baurechtliches Verunstaltungsverbot
- Entsprechen Größe und Farbgebung der Ladestation dem städtebaulichen Maßstab?
- Muss eine neue Infrastruktur aufgebaut werden oder kann diese in bereits bestehende Infrastrukturen und Stadtmöbel, wie z.B. Parkautomaten, integriert werden?
- Vermeidung von Überfrachtung des öffentlichen Raumes mit zusätzlichen Stadtmöbeln

Anschluss an das örtliche Energieversorgungsnetz

Dieser Schritt muss im Rahmen des Genehmigungsverfahrens berücksichtigt werden, stellt aber gedanklich einen eigenen Schritt dar, der vom Genehmigungsverfahren zu differenzieren ist. Der Antragsteller muss hier mit einem weiteren Akteur Kontakt aufnehmen. Aus zeitlichen Gründen sollte die Kommune hier dem Antragsteller bei der Kontaktaufnahme behilflich sein. Direkt ist die Kommune nicht beteiligt, sondern sie ist nur der Kontaktmittler.

- Für den technischen Anschluss der E-Ladeinfrastruktur an das örtliche Energieversorgungsnetz muss der Antragsteller Kontakt mit dem örtlichen **Netzbetreiber** aufnehmen.
- Der Antragsteller und der Netzbetreiber müssen hierzu einen Netzanschlussvertrag schließen.
- Da die Abstimmung mit dem Netzbetreiber eine gewisse Zeit beanspruchen kann, sollte hiermit **vor Beginn des förmlichen Genehmigungsverfahrens** begonnen werden. Eine entsprechende Abstimmung der Abläufe ist hier sinnvoll.
- Aus wirtschaftlichen Gründen ist es sinnvoll, vorhandene Netzstrukturen zu nutzen.

Flächennutzungskonkurrenzen/ bauplanungsrechtliche Zulässigkeit

- Der öffentliche Raum muss verschiedene **verkehrliche, soziale und ökologische Funktionen** erfüllen. Dies kann zu Flächennutzungskonkurrenzen führen, und es ist im Einzelfall im Rahmen des Ermessens zu entscheiden, wie dies am konkreten Standort zu beurteilen ist.
- Es muss überprüft werden, ob für den gewählten Standort bereits andere Vorgaben bei der Flächennutzung existieren und ob diese ggf. **mit der E-Ladeinfrastruktur vereinbar** sind.
- Im Rahmen des Ermessens ist ggf. eine **Abwägung** der verschiedenen Nutzungen vorzunehmen.
- Zu beachten ist hier auch die Frage der **bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit**.

Sondernutzung/Bauordnungsrecht

- Es handelt sich bei der Inanspruchnahme der öffentlichen Fläche durch das Aufstellen von E-Ladeinfrastruktur um eine **Sondernutzung**, die den übrigen Gemeingebrauch nicht beeinträchtigen darf (keine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs). Der Antragsteller ist als Bauherr verpflichtet, die Maßnahmen so durchzuführen, dass der öffentliche Verkehr während/nach Durchführung der Baumaßnahme nicht gestört wird.
- Die **Sondernutzung** ist von der **sonstigen Benutzung** abzugrenzen, welche das Recht zur Benutzung des Eigentums betrifft und sich nach bürgerlichem Recht richtet.
- Bei klassifizierten Kreis- und Landesstraßen kommen ggf. andere Vorschriften des Landesstraßenrechts in Betracht, bei Bundesstraßen §§ 5, 8 Bundesfernstraßengesetz (BFStrG).
- Die E-Ladeinfrastruktur ist als **bauliche Anlage im Sinne des Bauordnungsrechts** zu qualifizieren, allerdings ist ihre Errichtung in der Regel verfahrensfrei und ohne Baugenehmigung möglich. Dennoch müssen bauordnungsrechtliche Vorgaben eingehalten werden. Diese sind z.B. Gestaltungsleitlinien auf kommunaler Ebene oder rechtliche Vorgaben zum Brandschutz. Des Weiteren gelten die landesrechtlichen Denkmalschutzvorschriften.

Ausweisung Sonderparkflächen

- Es müssen am jeweiligen Standort Sonderparkflächen ausgewiesen sein.
- Ggf. kann hier durch die Kommune als vorübergehende Lösung ein zeitbasiertes Parken und Laden ermöglicht werden.

Verkehrssicherungspflichten

- **Sicherheitsbereich bei der E-Ladeinfrastruktur:** Es muss sichergestellt sein, dass der Betrieb der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum Dritte nicht verletzen kann (z.B. durch Stolpern über ein gespanntes Kabel).
- Verkehrssicherungspflichten haben eine **haftungsrechtliche Relevanz** und sind allgemein durch die Rechtsprechung an-

Bundesland	Genehmigungsvorschrift für Sondernutzungserlaubnis
Ortschaftsdurchfahrten von Bundesstraßen	§ 8 Abs. 1 BFStrG
Baden-Württemberg	§ 18 StrG BW
Bayern	Art. 18 BayStrWG
Berlin	§ 11 BerlStrG
Brandenburg	§ 18 BbgStrG
Bremen	§ 18 BremLStrG
Hamburg	§ 19 HWG
Hessen	§ 21 HStrG
Mecklenburg-Vorpommern	§ 22 StrWG-MV
Niedersachsen	§ 18 NStrG
Nordrhein-Westfalen	§ 18 StrWG NRW
Rheinland-Pfalz	§ 41 LStrG RP
Saarland	§ 18 StrG SL
Sachsen	§ 18 SächsStrG
Sachsen-Anhalt	§ 18 StrG LSA
Schleswig-Holstein	§ 21 StrWG SH
Thüringen	§ 18 ThürStrG

Genehmigungsvorschriften der Bundesländer

erkannt. Wer in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenquelle schafft/bestehen lässt, muss die ihm zumutbaren, notwendigen Maßnahmen und Vorkehrungen zur Abwendung der daraus drohenden Gefahren für Dritte treffen.

- **Grundsätzlich** obliegen dem **Straßenbaulastträger** und damit in der Regel der Kommune für den öffentlichen Straßenraum die Verkehrssicherungspflichten, allerdings setzt der **Betreiber der E-Ladeinfrastruktur** in seiner Verantwortungssphäre eine Gefahr.
- Es kann sich daher empfehlen, den Aspekt der Verkehrssicherungspflichten explizit zu regeln.

Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs

- Die E-Ladeinfrastruktur muss so errichtet werden, dass sie den **Anforderungen der Sicherheit und Ordnung** sowie den **anerkannten Regeln der Technik** genügt.
- Der **Bauherr/Antragsteller** hat alle zum Schutz der Straße und des Straßenverkehrs **erforderlichen Vorkehrungen** zu treffen.
- § 6 StVO: Der Antragsteller muss von der zuständigen Behörde Anordnungen darüber einholen,
  - wie die Absperrung und Kennzeichnung der Arbeitsstellen zu erfolgen hat,
  - ob/wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist und
  - ob/wie die gesperrten Straßen/Umleitungen zu kennzeichnen sind.

b. Nebenbestimmungen zur Genehmigung

Grundsätzlich ist es möglich, die Sondernutzungserlaubnis mit Nebenbestimmungen i.S.d. § 36 VwVfG sowie den entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften zu versehen. In der Regel ergibt sich bereits aus den Landesstraßengesetzen, dass die Sondernutzung befristet oder auf Widerruf erteilt wird. In diesem Kontext hat die Kommune als Genehmigungsbehörde im Rahmen ihres Ermessens bestimmte Gestaltungsmöglichkeiten.

Nebenbestimmungen sind z.B.

» Rückbauverpflichtung
» Übertragung von Verkehrssicherungspflichten
» Auferlegung anderer Verpflichtungen (Übernahme von unvorhergesehenen Mehraufwendungen, Bereitschaft zur Änderung der E-Ladeinfrastruktur, ordnungsgemäße Wiederherstellung der in Anspruch genommenen Fläche bei Beendigung des Vertrages etc.)
» Widerrufsvorbehalt und zeitliche Befristung
» Konkrete Betriebspflichten (Wartung, Betriebszeiten etc.)
» Vorgaben zu den Gebühren (z.B. Kombination „Laden & Parken“)

c. Sondernutzungssatzungen und Gebühren

Zur Klarheit in der Rechtsanwendung ist es sinnvoll, wenn die mit der Aufstellung der E-Ladesäule zu verfolgende Sondernutzung des öffentlichen Straßenraumes möglichst eindeutig in der Sondernutzungssatzung genannt werden kann. In vielen Modellregionen ist für die Inanspruchnahme der öffentlichen Wegefläche durch die Errichtung der Ladestationen für Elektrofahrzeuge die einmalige Entrichtung einer Gebühr vorgesehen. Auf eine solche Satzung kann auch in Nebenbestimmungen oder vertraglichen Vereinbarungen Bezug genommen werden.

ERTEILUNG SONDERNUTZUNGSERLAUBNIS

Als nächster Schritt erfolgt die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis durch die zuständige Behörde, welche regelmäßig einen Verwaltungsakt darstellt. Dieser kann – je nach Bedarf – mit den oben genannten Nebenbestimmungen versehen werden. Nach § 54 Satz 2 VwVfG und den entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften kann die Behörde, anstatt einen Verwaltungsakt zu erlassen, einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit demjenigen schließen, an den sie sonst einen Verwaltungsakt richten würde.

Die Praxis in den Modellregionen zeigt, dass auf landesrechtlicher Grundlage das Instrument eines Vertrages für die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum eingesetzt werden kann. Dem Aufbau der E-Ladeinfrastruktur kann damit also auch ein Aushandlungsprozess und kein einseitig hoheitliches Vorgehen zugrunde liegen.

Die Aushandlung des konkreten Vertragsinhaltes obliegt den jeweiligen Vertragsparteien, also der Kommune und dem E-Ladesäulenbetreiber. Die rechtlichen Grenzen des Straßenrechts müssen bei der Vertragsgestaltung zwingend eingehalten werden.

BEANTRAGUNG UND GENEHMIGUNG DER TIEFBAUARBEITEN

Für die Durchführung der Tiefbauarbeiten im öffentlichen Straßenraum ist eine separate Genehmigung auf Grundlage des Straßenrechts erforderlich. Diese, teilweise auch als „Aufgrabeschein" bezeichnete Genehmigung kann erst nach Erteilung der Sondernutzungserlaubnis beantragt werden.

Prozessschritte

- Der Antrag muss die konkrete Bezeichnung des Standorts, eine kurze Beschreibung der notwendigen Arbeiten, die Dauer der Arbeiten sowie einen Ausführungsplan enthalten.
- Die durchzuführenden Arbeiten im öffentlichen Straßengrund sind nach den Richtlinien und technischen Vorschriften der Stadt von einem beim Tiefbauamt zugelassenen Unternehmer unter Aufsicht der Stadt durchzuführen.
- Spätestens vier Wochen vor Baubeginn sind die durchzuführenden Arbeiten mit der Stadt und bei Versorgungsleitungen mit dem betreffenden Versorgungsunternehmen abzustimmen.
- Unter Beteiligung der ausführenden Firma ist mit dem Tiefbauamt ein Ortstermin zu vereinbaren.

AUFSTELLUNG DER E-LADESÄULE

Mit der Aufstellung der E-Ladesäule treffen die Verkehrssicherungspflichten den Betreiber der E-Ladesäule, also den Antragsteller. Dieser muss alle ihm zumutbaren Sicherheitsvorkehrungen rund um die E-Ladeinfrastruktur treffen. Verkehrssicherungspflichten können in Nebenbestimmungen geregelt werden. Erfolgt dies nicht, gelten die allgemeinen Grundsätze.

REGELBETRIEB

Im Regelbetrieb der E-Ladeinfrastruktur kann es sinnvoll sein, dass die Kommune sich durch den Betreiber den aktuellen und einen möglichen zukünftigen Bedarf an E-Ladeinfrastruktur berichten lässt. Hieraus können sich Erkenntnisse für den ggf. notwendigen Ausbau der E-Ladeinfrastruktur ergeben. Ein solcher Jahresbericht kann grundsätzlich vertraglich oder durch Nebenbestimmungen zwischen der Kommune und dem Betreiber vereinbart werden.

>> 2. E-LADEINFRASTRUKTUR IM HALBÖFFENTLICHEN RAUM

Wesentlich einfacher als im öffentlichen Raum gestaltet sich die Aufstellung der E-Ladeinfrastruktur im halböffentlichen Raum. Die praktischen und rechtlichen Herausforderungen sind hier wesentlich geringer.

- In baurechtlicher Hinsicht besteht grundsätzlich eine **Genehmigungsfreiheit**, allerdings sind dennoch weitere öffentlich-rechtliche Vorschriften zu beachten.
- Das **bauordnungsrechtliche Verunstaltungsverbot:** Zu vermeiden ist eine Verunstaltung des Straßen-, Orts- und Landschaftsbildes. Je anspruchsvoller die Umgebung gestaltet ist, desto eher muss auch die optische Gestaltung der zu errichtenden E-Ladesäule der Umgebung entsprechen.
- Rechtliche Vorgaben zur **Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs** müssen auch hier beachtet werden.
- Die landesrechtlichen **Denkmalschutzvorschriften** sind ebenfalls zu beachten, sofern die E-Ladesäule in der Umgebung eines Denkmals errichtet werden soll. Die Erlaubnis der Denkmalschutzbehörde ist in diesem Fall erforderlich, wobei diese versagt werden kann, wenn das Denkmal in seinem Wesen, im überlieferten Erscheinungsbild oder in der künstlerischen Wirkung beeinträchtigt wird.

ANSPRECHPARTNER

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat UI43 „Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität“
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
E-Mail: ref-ui43@bmvbs.bund.de

Dominique Sevin
NOW Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie
Fasanenstraße 5
10623 Berlin
Telefon: +49 30 311 611 640
Fax: +49 30 311 611 699
E-Mail: dominique.sevin@now-gmbh.de

Für das Themenfeld Ordnungsrecht beauftragtes Institut:
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH
Zimmerstraße 13–15
10969 Berlin
Thomas Warnecke
Telefon: +49 30 39001-157
E-Mail: warnecke@difu.de
www.difu.de

IMPRESSUM

Herausgeber:
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Erstellt und koordiniert durch:
NOW GmbH
Fasanenstraße 5
10623 Berlin

Redaktionsteam:
Michaela Bonan, Stadt Dortmund
Stefanie Dänner, Stadt Dortmund
Christian Alexander Mayer, Noerr LLP
Thomas Warnecke, Deutsches Institut für Urbanistik

Lektorat und Herstellung:
Patrick Diekelmann, Deutsches Institut für Urbanistik

Gestaltung und Layout:
Erik Lohmann,
Susanne Wiechmann,
Deutsches Institut für Urbanistik

Erscheinungsdatum:
Februar 2014