



Hogan  
Lovells

# Rechtlicher Rahmen für die Beschaffung öffentlicher Ladeinfrastruktur

Prof. Dr. Thomas Dünchheim

19. Oktober 2022



I.  
Einführung

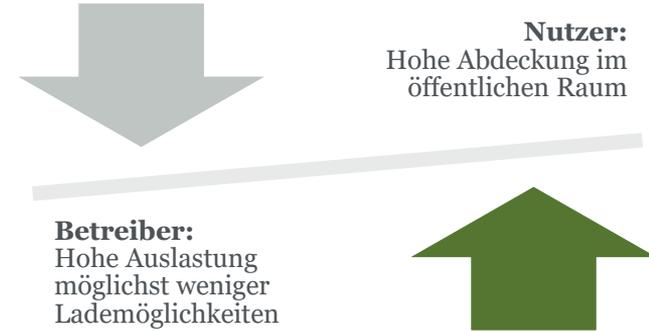
# I. Einführung



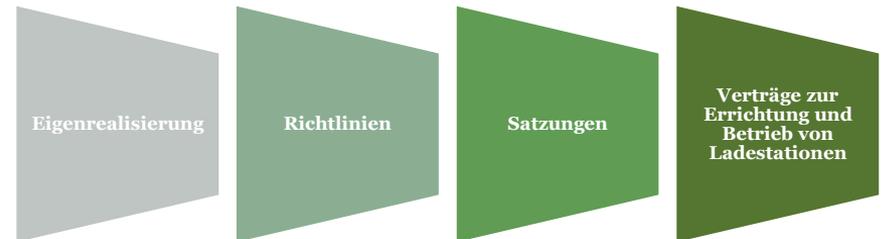
## Standorte



## Zielkonflikt



## Handlungsmöglichkeiten der Kommunen





## II. Rechtliche Rahmenbedingungen

## II. Rechtliche Rahmenbedingungen

---



Vergaberecht

Baurecht/  
Immissionsschutzrecht

Straßenrecht

Europäisches  
Beihilfenrecht

Energierrecht



## II. Rechtliche Rahmenbedingungen

### 1. Vergaberecht (kartellrechtliche Aspekte)

#### Kartellrechtlich gebotene Marktöffnung

- EuGH: **Transparentes und wettbewerbliches Auswahlverfahren**  
**(+)**, wenn die Anzahl verfügbarer Genehmigungen **begrenzt** ist
  - Vergabe von Sondernutzungserlaubnissen **nicht** auf Basis des **Prioritätsprinzips**
  - Berücksichtigung wettbewerblicher Aspekte mittels **behördeninternem Regelwerk**: Verfahren für die Bekanntmachung und die Erteilungsentscheidung

Vgl.: *EuGH, Urt. v. 3.6.2010, „Sporting Exchange“*,  
Rs. C-203/08

#### Zuwendungsrechtliche Besonderheiten

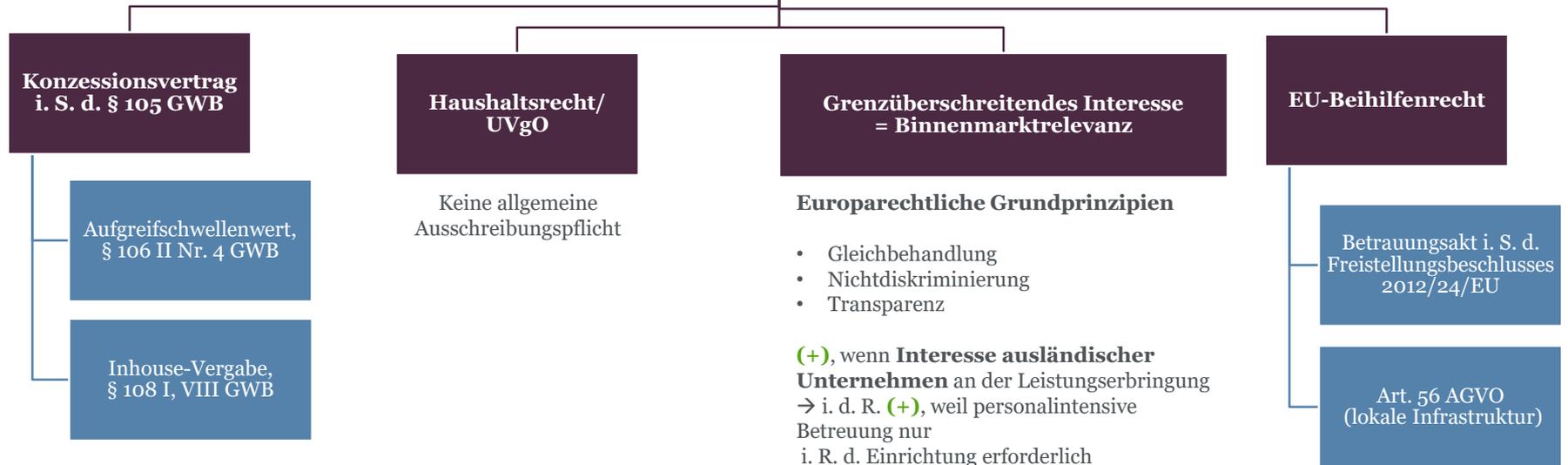
- **Transparentes und diskriminierungsfreies Verfahren (+)**, wenn:
  - (1) Bau öffentlich gefördert
  - (2) Förderantrag von einer Kommune bzw. zusammen mit einer Kommune gestellt→ Kommune muss Zusammenarbeit i. R. d. Baus der Ladesäulen in den Wettbewerb stellen
- Vereinbarung einer **Betriebspflicht**
  - Ratio: Dokumentation der Förderfähigkeit gegenüber dem Zuwendungsgeber
  - Betriebspflicht → Konzessionscharakter

## II. Rechtliche Rahmenbedingungen



### 1. Vergaberecht

#### Ausschreibungspflicht der Kommune – Mögliche Rechtsgrundlagen





## II. Rechtliche Rahmenbedingungen

### 1. Vergaberecht, §§ 97 ff. GWB

#### Aufgreifschwellewert, § 106 II Nr. 4 GWB

- Schwellenwert i. H. v. 5.382.000 EUR (Stand 2022/2023) unterschritten?
- Feststellung mittels Schätzung des Vertragswerts auf Grundlage der Grundsätze in § 2 KonzVgV

(+)

Keine Ausschreibungspflicht

#### Inhouse-Vergabe, § 108 I, VIII GWB

- Voraussetzungen der **ausschreibungsfreien** Inhouse-Vergabe:
  - (1) **Beherrschung**  
Kommune hat über Begünstigten eine ähnliche Kontrolle wie über die eigenen Dienststellen
  - (2) **Wesentlichkeitsprinzip**  
mehr als 80 % der Tätigkeiten des Begünstigten dienen der Ausführung von Aufgaben, mit denen der Begünstigte von der Kommune betraut wurde
  - (3) **Keine Drittbeteiligung**  
keine private Kapitalbeteiligung; Ausnahme: nicht beherrschende Form / keine Sperrminorität

(+)

Keine Ausschreibungspflicht

- (-) i. R. d. Konzessionsvergabe an kommunale Energieversorgungsunternehmen, z. B. Stadtwerke (Vgl.: *OLG Hamburg, Beschl. v. 14.12.2010 – I Verg 5/10*)  
→ Tätigkeitsausübung im liberalisierten Wettbewerbsmarkt



## II. Rechtliche Rahmenbedingungen

### 2. Baurecht / Immissionsschutzrecht

#### Bauordnungsrecht (BauO NRW)

- stationäre Ladesäulen = bauliche Anlage i. S. d. § 2 Abs. 1 (+)
- **Baugenehmigung** gem. § 74 Abs. 1?
  - Grundsatz: Genehmigungspflicht gem. § 60 Abs. 1
  - **Verfahrensfreies** Bauvorhaben gem. § 62 Abs. 1 S. 1 (+)

Versorgung  
mit  
Elektrizität

Nr. 4 lit. b)

Waren-  
automaten

Nr. 12 lit. b)

„andere  
unbedeutende  
Anlagen“

Nr. 15 lit. c)

- Vgl. dazu: *VGH München (8. Senat), Beschluss vom 13.07.2018 – 8 CE 18.1071*
- beachte: **Verunstaltungsverbot** gem. § 9

#### Bauplanungsrecht (BauGB)

- stationäre Ladesäule = bauliche Anlage gem. § 29 Abs. 1
- Anwendbarkeit bauplanungsrechtlicher Vorschriften bzgl. der Flächennutzung

#### Immissionsschutzrecht (BImSchG)

- Ladesäule als Zubehör der öffentlichen Straße, § 2 Abs. 1 Nr. 4
- §§ 41 ff. i. V. m. 16 BImSchV mangels Bau und wesentlicher Änderung der Straße nicht anwendbar



## II. Rechtliche Rahmenbedingungen

### 3. Straßenrecht

- **Gemeingebrauch** – „Der **Gebrauch** der öffentlichen Straßen ist jedermann **im Rahmen der Widmung** und der verkehrsrechtlichen Vorschriften gestattet.“
  - Zweck der Straße → Benutzung zur **Ortsveränderung** (ruhender und fließender Verkehr)
  - Ladesäulen dienen der Ermöglichung des Verkehrs = **widmungsfremd**
- **Sondernutzung**: „Die Benutzung **über den Gemeingebrauch hinaus** ist (...) Sondernutzung. Die Sondernutzung bedarf der **Erlaubnis** der Straßenbaubehörde.“
  - Erlaubnis i. d. R. Verwaltungsakt i. S. d. § 35 S. 1 VwVfG NRW





## II. Rechtliche Rahmenbedingungen

### 3. Elektromobilitätskonzept Bochum (Straßenrecht)

#### Zwingende Kriterien (Ziffer 6.4 Richtlinie)

##### (1) Betriebskonzept

- durchgehende Erreichbarkeit im Störfall
- Zugriff aus der Ferne (Remotefähigkeit)

##### (2) mind. 11 KW



Erteilung (+), wenn keine Mehrfachbewerbung auf ein statistisches Viertel

#### Weitere Kriterien bei Mehrfachbewerbungen (Ziffer 6.5 Richtlinie)

##### (1) mehr als 11 KW

##### (2) 100 % regenerativer Strom

##### (3) Referenzprojekte (mind. 15 öffentliche E-Ladesäulen)

##### (4) Zahlung per EC/Kreditkarte zusätzlich möglich

##### (5) Second Level Support – Störungsbehebung an Werktagen von 8-20 Uhr

Σ

- 1 Punkt je Kriterium i. R. v. Mehrfachbewerbungen auf ein statistisches Viertel
- Erteilung (+) bei Höchstpunktzahl bzw. Losentscheid bei Gleichstand

## Richtlinie

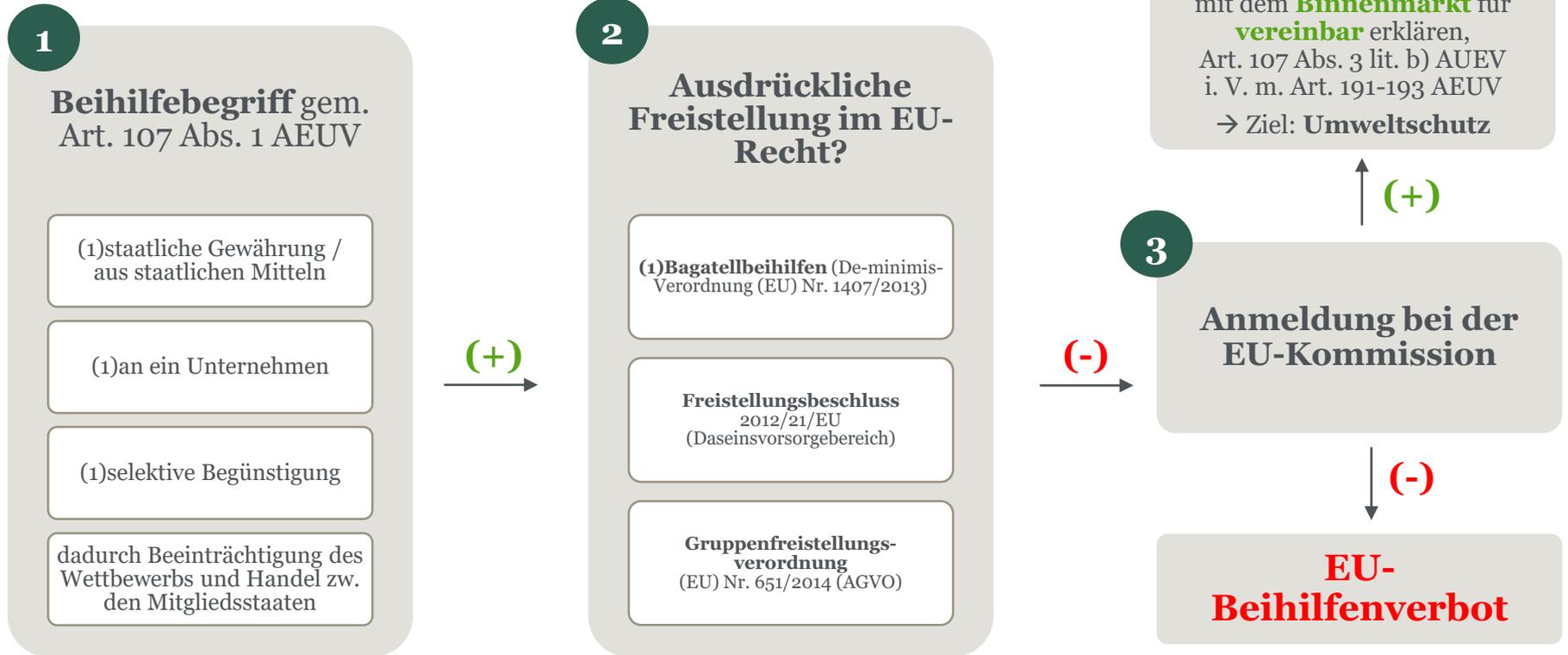
für die Erteilung von straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnissen (...)



## II. Rechtliche Rahmenbedingungen



### 4. Europäisches Beihilfenrecht





## II. Rechtliche Rahmenbedingungen

### 4. Europäisches Beihilfenrecht (Freistellung im EU-Recht)

#### Bagatellbeihilfen (De-minimis-Verordnung (EU) Nr. 1407/2013)

- Bis max. **200.000 EUR** innerhalb von **drei Steuerjahren**
- unternehmensbezogene Grenze
  - Problem: Stadtwerkekonzerne erhalten i. d. R. auch andere Beihilfen, z. B. im ÖPNV oder Badeanstalten
- unabhängig vom Mittelzweck
- Dokumentation über sog. De-minimis-Bescheinigungen

#### Freistellungsbeschluss 2012/21/EU (Daseinsvorsorgebereich)

- max. **15 Mio. EUR/Jahr/Unternehmen**
- Voraussetzungen:
  - (1) Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse (Daseinsvorsorgeaufgaben)
  - (2) Betrauung des Unternehmens mit spezifischer Gemeinwohlverpflichtung

#### Gruppenfreistellungsverordnung (EU) Nr. 651/2014 (AGVO)

- Freistellung von der Anmeldepflicht gem. Art. 3
  - (1) Vorliegen einer **Beihilfegruppe**
    - Art. 48 (Energieinfrastrukturen) → **(-)**, weil keine Weiterverteilung von Strom und nicht notwendig zur Sicherstellung des Netzbetriebs
    - **Art. 56 (lokale Infrastrukturen)** → **(+)**
  - (2) Vorliegen eines **Anreizeffektes**, Art. 6 **(+)**
  - (3) Beachtung der **Veröffentlichungs- und Informationspflichten**, Art. 9 und Art. 11

## II. Rechtliche Rahmenbedingungen



### 5. Energierecht

#### Ladesäulenverordnung LSV

- v. a. **technische Anforderungen**
  - Mindestanforderungen an die technische Sicherheit, § 3;
  - Pflicht zur Ermöglichung eines punktuellen Aufladens, § 4;
  - Melde- und Anzeigepflichten gegenüber der Bundesnetzagentur, § 5.

#### Energiewirtschaftsgesetz EnWG

- Gem. § 3 Ziffer 25: Strombezug der Ladesäule = Letztverbrauch  
→ **Betreiber** ist **Letztverbraucher**  
i. S. d. EnWG
- **Anspruch auf Netzanschluss**, § 17 Abs. 1
- Betreiber kann Stromlieferanten frei wählen und wird selbst nicht zum Energieversorgungsunternehmen
- Stromlieferant muss Pflichten gegenüber Ladesäulenbetreiber erfüllen, z. B. Vorgaben Stromrechnung, Angaben Strommix etc.

#### Erneuerbare-Energien-Gesetz 2017 EEG 2017

- Gem. § 3 Ziffer 33 ist **Letztverbraucher** der **Halter** des ladenden Autos
- Gem. § 3 Ziffer 20 ist der Betreiber ein Elektrizitätsversorgungsunternehmen, wenn Autos Dritter geladen werden
  - § 60 Abs. 1: Betreiber zur Entrichtung der EEG-Umlage verpflichtet
  - § 74: Meldepflichten



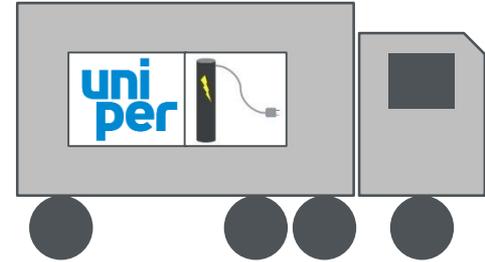
### III. Weiteres



### III. Weiteres

## 1. Mobile Schnellladesäulen

- Projekt „Move“ (**Uniper**)
    - FEV hat für Uniper mobile Schnellladesäulen entwickelt
    - Idee: „Infrastructure as a Service“
    - 1.300 Ladesäulen bis 2024 waren geplant
    - Vorteil: kein Netzanschluss erforderlich
    - Beendigung des Projekts im Dezember 2020
  - **Volkswagen**
    - Kapazität: 360 Kilowattstunden (ca. 15 Fahrzeuge)
    - Laden von bis zu 4 Fahrzeugen gleichzeitig möglich
- Städte können Standorte für Ladesäulen erproben





### III. Weiteres

## 2. Zuwendungen (Richtlinie Land NRW)



Kommunale **Konzepte** für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur



Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge



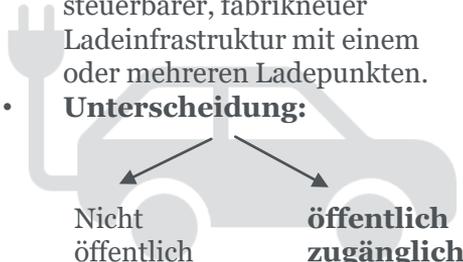
Netzanschlüsse für Stellplatzkomplexe

- **Antragsberechtigigt:** u. A. juristische Personen des öffentlichen Rechts (Ziffer 3.1 lit. d))
- **Zuwendung** = nicht rückzahlbarer Zuschuss/Zuweisung
- **Geltung:** 01.04.2022 – 30.06.2024

#### Kommunale Konzepte (Ziffer 6.2)

- **Gegenstand:** Standortkonzepte für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur
- **Antragsberechtigigt:** Gemeinden, Gemeindeverbände, Zweckverbände (GkG NRW)
- **Beschränkungen:**
  - nur für **externe** Berater
  - max. 80 % und 64.000 EUR
  - Antragsberechtigigte dürfen keine eigene wirtschaftliche Aktivität planen u. keine Leistung am Markt anbieten

#### Ladeinfrastruktur (Ziffer 6.3)

- **Gegenstand:** Erwerb, die Errichtung und der Netzanschluss von stationärer, steuerbarer, fabrikneuer Ladeinfrastruktur mit einem oder mehreren Ladepunkten.
- **Unterscheidung:**
  - Nicht öffentlich zugänglich
  - öffentlich zugänglich
- nur Strom aus erneuerbaren Energien / teilweise aus vor Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom



## 2. Zuwendungen (Richtlinie Land NRW)



### nicht öffentlich-zugänglich

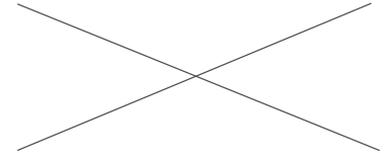
#### Antragsberechtigt:

- a) Natürliche Personen als Privatperson (nur bis zum 21.06.2022)
- b) Natürliche Personen als freiberuflich Tätige und Einzelunternehmen
- c) Personengesellschaften
- d) juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts
- e) Gemeinden,  
Gemeindeverbände und  
Zweckverbände nach dem  
Gesetz über kommunale  
Gemeinschaftsarbeit (GkG  
NRW) und kommunale  
Betriebe

### öffentlich-zugänglich

#### Zuwendungsfähige Ausgaben gem. Ziffer (u. A.):

- Ladesäule / Wallbox, Kabel, Leistungselektronik, Authentifizierungs- und Bezahlssysteme
- Energiemanagementsysteme
- Kennzeichnung, Parkplatzmarkierung
- Montage und Inbetriebnahme





[www.hoganlovells.com](http://www.hoganlovells.com)

"Hogan Lovells" or the "firm" is an international legal practice that includes Hogan Lovells International LLP, Hogan Lovells US LLP and their affiliated businesses.

The word "partner" is used to describe a partner or member of Hogan Lovells International LLP, Hogan Lovells US LLP or any of their affiliated entities or any employee or consultant with equivalent standing. Certain individuals, who are designated as partners, but who are not members of Hogan Lovells International LLP, do not hold qualifications equivalent to members.

For more information about Hogan Lovells, the partners and their qualifications, see [www.hoganlovells.com](http://www.hoganlovells.com).

Where case studies are included, results achieved do not guarantee similar outcomes for other clients. Attorney advertising. Images of people may feature current or former lawyers and employees at Hogan Lovells or models not connected with the firm.