



**IKEM**

Rechtsgutachten

# Shared Charging für Nutzfahrzeuge in Gewerbegebieten

28.05.2025

Im Auftrag von: Fraunhofer IFAM

Institut für Klimaschutz,  
Energie und Mobilität e.V.

# Shared Charging für Nutzfahrzeuge in Gewerbegebieten

*In diesem Rechtsgutachten werden relevante Aspekte der rechtlichen Rahmenbedingungen für die gemeinsame Nutzung von Ladeinfrastruktur für eLKW untersucht. Das Gutachten beschränkt sich dabei jedoch nicht auf die Nutzungsphase, sondern untersucht in einem ganzheitlichen Ansatz auch die vorgelagerten Schritte. Im Einzelnen ist das Gutachten untergliedert in die Phasen Planung, Finanzierung, Errichtung, Betrieb und Nutzung. Es wurden der Prüfung zwei Geschäftsmodelle zugrunde gelegt.*

## **Zitiervorschlag**

IKEM (2025): *Shared Charging für Nutzfahrzeuge in Gewerbegebieten*. Rechtsgutachten.

## **Autor:innen**

Giverny Lindquist

[giverny.lindquist@ikem.de](mailto:giverny.lindquist@ikem.de)

Nimai von Hagen

[nimai.vonhagen@ikem.de](mailto:nimai.vonhagen@ikem.de)

## **Gesamtprojektkoordination**

Sönke Stührmann

[soenke.stuehrmann@ifam.fraunhofer.de](mailto:soenke.stuehrmann@ifam.fraunhofer.de)

## **Auftraggeber:**

Fraunhofer Institut für Fertigungstechnik und angewandte Materialforschung (IFAM)

## **Förderhinweis:**

Dieses Kurzgutachten entstand im Rahmen des vom Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geförderten Projekts „Transportation in Charge“.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



**Disclaimer**

Für den Inhalt der Studie zeichnen sich die Studienautoren verantwortlich. Der Inhalt stellt nicht zwingend die Auffassung des Auftrag- oder Fördergebers dar.

**Geschlechtsneutrale Sprache**

In dieser Studie wird, soweit möglich, eine geschlechtsneutrale Sprache verwendet. In Fällen, in denen dies nicht möglich ist, wird der sogenannte „Gender-Doppelpunkt“ verwendet (z.B. Expert:innen). Sofern es sich allerdings um die Wiedergabe von Werken und Gesetzestexten handelt, welche nur das generische Maskulinum verwenden, wird der Text in dieser Form wiedergegeben. Diese Quellen beziehen sich, sofern nicht anders kenntlich gemacht, auf alle Geschlechter.



**Institut für Klimaschutz,  
Energie und Mobilität e.V.**

Alte Jakobstraße 85-86  
10179 Berlin

+49 (0)30 408 1870 10  
info@ikem.de

**www.ikem.de**

# Inhaltsverzeichnis

|          |                                        |          |
|----------|----------------------------------------|----------|
| <b>1</b> | <b>Hintergrund und Zusammenfassung</b> | <b>2</b> |
| <b>2</b> | <b>Auswahl Geschäftsmodelle</b>        | <b>3</b> |
| 2.1      | Darstellung von Betriebsmodellen       | 3        |
| 2.2      | Auswahl relevanter Modelle             | 4        |
| 2.3      | Vertiefung                             | 5        |
| 2.4      | Darstellung Geschäftsmodell 1 und 2    | 6        |
| <b>3</b> | <b>Gutachten</b>                       | <b>7</b> |
| 3.1      | Planung                                | 7        |
| 3.1.1    | Energierrecht                          | 7        |
| 3.1.2    | EnWG                                   | 7        |
| 3.2      | Ladesäulenverordnung und AFIR          | 14       |
| 3.2.1    | Mess- und Eichrecht                    | 16       |
| 3.2.2    | Messstellenbetriebsgesetz (MsbG)       | 18       |
| 3.2.3    | Erwerbsmöglichkeiten (LIS)             | 19       |
| 3.3      | Finanzierung                           | 23       |
| 3.3.1    | Finanzierungs- und Förderrahmen        | 23       |
| 3.3.2    | Gründung einer GmbH / GmbH & Co. KG    | 24       |
| 3.3.3    | THG-Quotenhandel                       | 26       |
| 3.4      | Errichtung                             | 27       |
| 3.4.1    | Baurecht                               | 27       |
| 3.4.2    | BlmSchG                                | 31       |
| 3.4.3    | GEIG                                   | 32       |
| 3.5      | Betrieb                                | 34       |
| 3.5.1    | Stromsteuer                            | 34       |
| 3.5.2    | Umsatzsteuer                           | 35       |
| 3.5.3    | Eigenstromerzeugung                    | 35       |
| 3.5.4    | Datenschutz                            | 39       |
| 3.5.5    | Cybersecurity                          | 42       |
| 3.5.6    | Straßenverkehrsrecht                   | 45       |
| 3.6      | Nutzung                                | 47       |

|       |                        |    |
|-------|------------------------|----|
| 3.6.1 | Haftungsgesetz         | 47 |
| 3.6.2 | Andere Haftungsquellen | 51 |

## Tabellenverzeichnis

|            |                                                             |   |
|------------|-------------------------------------------------------------|---|
| Tabelle 1: | Nutzerkombinationen beim geteilten Laden (Darstellung IKEM) | 3 |
| Tabelle 2: | Darstellung Geschäftsmodell 1 und 2 (Darstellung IKEM)      | 6 |

## Abkürzungsverzeichnis

### Allgemeine Abkürzungen

|                 |                                                       |
|-----------------|-------------------------------------------------------|
| AGB             | Allgemeine Geschäftsbedingungen                       |
| Art.            | Artikel                                               |
| Abs.            | Absatz                                                |
| BNetzA          | Bundesnetzagentur                                     |
| BMWK            | Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz      |
| CO <sub>2</sub> | Kohlenstoffdioxid                                     |
| CPO             | Charge-Point-Operator                                 |
| EMP             | E-Mobility-Provider                                   |
| f.              | folgend                                               |
| ff.             | fortfolgende                                          |
| grds.           | grundsätzlich (Ausnahmen sind möglich)                |
| gem.            | gemäß                                                 |
| GVZ             | Güterverkehrszentrum                                  |
| i.R.v.          | im Rahmen von                                         |
| i.S.v.          | im Sinne von                                          |
| i.S.d.          | im Sinne des                                          |
| i.V.m.          | in Verbindung mit                                     |
| LIS             | Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge |
| Lit.            | litera / Buchstabe                                    |

---

|       |                     |
|-------|---------------------|
| LU    | Logistikunternehmen |
| mind. | mindestens          |
| PU    | Partnerunternehmen  |
| Rn.   | Randnummer          |
| s.    | siehe               |
| S.    | Satz                |
| THG   | Treibhausgas        |
| Vgl.  | vergleiche          |
| Öff   | Öffentliches Laden  |

### **Normen**

|             |                                                                      |
|-------------|----------------------------------------------------------------------|
| AFIR        | Alternative Fuels Infrastructure Regulation                          |
| AEUV        | Vertrag über die Arbeitsweise der Union                              |
| AktG        | Aktiengesetz                                                         |
| BauGB       | Baugesetzbuch                                                        |
| BauNVO      | Baunutzungsverordnung                                                |
| BauO        | Bauordnung                                                           |
| BGB         | Bürgerliches Gesetzbuch                                              |
| BImSchG     | Bundes-Immissionsschutzgesetz                                        |
| BSIG        | Gesetze über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik |
| BSI-KritisV | BSI-Kritisverordnung                                                 |
| DSGVO       | Datenschutzgrundverordnung                                           |
| EEG         | Erneuerbare-Energien-Gesetz                                          |
| EnWG        | Energiewirtschaftsgesetz                                             |
| FStrG       | Fernstraßengesetz                                                    |
| GEIG        | Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz                        |
| GG          | Grundgesetz                                                          |
| GmbHG       | Gesetz betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung        |
| HPfLG       | Haftpflchtgesetz                                                     |
| HGB         | Handelsgesetzbuch                                                    |
| LSV         | Ladesäulenverordnung                                                 |

---

|          |                                                                                                                        |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| NIS2     | Network Information Security                                                                                           |
| MBO      | Musterbauordnung                                                                                                       |
| MesseEG  | Mess- und Eichgesetz                                                                                                   |
| MesseEV  | Mess- und Eichverordnung                                                                                               |
| MsbG     | Messstellenbetriebsgesetz                                                                                              |
| MWStRL   | Mehrwertsteuerrichtlinie                                                                                               |
| NAV      | Niederspannungsanschlussverordnung                                                                                     |
| NZR-EMob | Netzzugangsregeln zur Ermöglichung einer ladevorgangsscharfen bilanziellen Energiemengenzuordnung für Elektromobilität |
| StrG     | Straßengesetz                                                                                                          |
| StromStG | Stromsteuergesetz                                                                                                      |
| StromStV | Stromsteuerverordnung                                                                                                  |
| StVG     | Straßenverkehrsgesetz                                                                                                  |
| StVO     | Straßenverkehrsordnung                                                                                                 |
| TA Lärm  | Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm                                                                            |
| UStG     | Umsatzsteuergesetz                                                                                                     |
| VwVfG    | Verwaltungsverfahrensgesetz                                                                                            |

# 1 Hintergrund und Zusammenfassung

Das Fraunhofer IFAM forscht im Projekt »Transportation in Charge (TiC)« an der Überprüfung der Praxistauglichkeit der verfügbaren elektrischen Nutzfahrzeuge (eLKW) und der Ladeinfrastruktur für verschiedene Logistikaufgaben. Zudem wird eine Untersuchung von Geschäftsmodellen zur gemeinsamen Nutzung von Ladeinfrastruktur in Gewerbegebieten durchgeführt.

In dem Forschungsprojekt wird die Perspektive unterschiedlicher Akteure wie z.B. Netzbetreiber, Kommunen, Betreibern von LIS und Logistikunternehmen einbezogen - vom Aufbau von elektrisch betriebenen LKW-Flotten über die Planung und Realisierung der erforderlichen Ladeinfrastruktur, das Lademanagement bis hin zur Entwicklung passender Geschäftsmodelle für das Laden in Gewerbegebieten. Als „Logistikunternehmen“ werden im Folgenden solche Unternehmen bezeichnet, die Ladeinfrastruktur für eLKW im Rahmen eines Sharing-Ansatzes nutzen bzw. dies jedenfalls beabsichtigen.

Ziel des Projekts ist es unter anderem, eine Blaupause für den Aufbau und den Betrieb einer Ladeinfrastruktur zu erarbeiten, die durch mehrere Logistikunternehmen errichtet und genutzt werden soll. Die Ladeinfrastruktur soll es den Nutzern ermöglichen, eLKW vor Ort sicher, bedarfsgerecht und kosteneffizient zu laden. Hierbei ist auch zu klären, welche Geschäftsmodelle rechtlich umsetzbar sind und welche rechtlichen Anforderungen an die Gestaltung von Verträgen zu berücksichtigen sind. Die rechtliche Perspektive wird in diesem Gutachten dargelegt.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass das Vorhaben von Logistikunternehmen, in Gewerbegebieten bzw. Güterverkehrszentren LIS-Sharing für eLKW zu betreiben, rechtlich umsetzbar ist. Es gilt bei jedem Schritt gewisse Anforderungen und Risiken zu bedenken. Hierbei dürften jedoch oftmals unternehmerische Überlegungen im Vordergrund stehen.

Die Einzelheiten hängen dabei oftmals vom individuellen Vorhaben ab. So hat etwa die konkrete Ausgestaltung des Grundstücks- bzw. LIS-Erwerbs Auswirkungen auf die einschlägigen vertraglichen Anforderungen. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen hingegen sind weitgehend einheitlich. So machen etwa das Baurecht und Energiewirtschaftsrecht feststehende Vorgaben.

Besonderheiten ergeben sich insbesondere dann, wenn LIS der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden soll. Unmittelbare Konsequenz ist, dass sowohl die deutsche Ladesäulenverordnung als auch die europäische Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) direkt Anwendung finden. Hieraus ergeben sich konkrete Pflichten an den Ladepunktbetreiber.

## 2 Auswahl Geschäftsmodelle

### 2.1 Darstellung von Betriebsmodellen

Zunächst erfolgte die Darstellung unterschiedlicher Betriebsmodelle. Zunächst werden hier 12 Nutzerkombinationen identifiziert (Tabelle 1).

| Basisakteur                 | Partnerunternehmen (PU) | Öffentliches Laden (Öff) | Alleinakteur + PU + Öff |
|-----------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 1) Logistikunternehmen (LU) | 2) LU + PU              | 3) LU + Öff              | 4) LU + PU + Öff        |
| 5) Logistikunternehmen 1+2  | 6) LU 1+2 + PU          | 7) LU 1+2 + Öff          | 8) LU 1+2 + PU + Öff    |
| 9) Externer Akteur (EA)     | 10) EA + PU             | 11) EA + Öff             | 12) EA + PU + Öff       |

Tabelle 1: Nutzerkombinationen beim geteilten Laden (Darstellung IKEM)

**Profil 1:** Ein Logistikunternehmen errichtet LIS in einem GVZ/Gewerbegebiet in eigener Sache und nutzt diese allein (gewerbliche oder private Nutzung durch Mitarbeiter). Hier besteht kein Sharing-Ansatz mit externen Akteuren.

**Profil 2:** Ein Logistikunternehmen errichtet LIS in einem GVZ/Gewerbegebiet in eigener Sache und nutzt diese in Absprache mit einem oder mehreren Partnerunternehmen, die konkret bestimmbar sind.

**Profil 3:** Ein Logistikunternehmen errichtet LIS in einem GVZ/Gewerbegebiet in eigener Sache, nutzt diese privilegiert und macht die LIS an bestimmten Tagen/Zeiten für einen unbestimmten Nutzerkreis zugänglich (öffentliches Laden).

**Profil 4:** Ein Logistikunternehmen errichtet LIS in einem GVZ/Gewerbegebiet in eigener Sache, nutzt diese in Absprache mit einem oder mehreren Partnerunternehmen, die konkret bestimmbar sind und macht die LIS an bestimmten Tagen/Zeiten für einen unbestimmten Nutzerkreis zugänglich (öffentliches Laden).

**Profil 5:** Zwei Logistikunternehmen (Basisunternehmen) errichten in gemeinsamer Verantwortung LIS in einem GVZ/Gewerbegebiet und nutzen diese im Rahmen gemeinsamer Absprachen.

**Profil 6:** Zwei Logistikunternehmen errichten in gemeinsamer Verantwortung LIS in einem GVZ/Gewerbegebiet und nutzen diese im Rahmen gemeinsamer Absprachen. Zudem bestehen weitere

Abspraken der Basisunternehmen zur geteilten Nutzung mit einem oder mehreren Partnerunternehmen, die konkret bestimmbar sind.

**Profil 7:** Zwei Logistikunternehmen errichten in gemeinsamer Verantwortung LIS in einem GVZ/Gewerbegebiet und nutzen diese im Rahmen gemeinsamer Absprachen. Die Basisunternehmen machen die LIS an bestimmten Tagen/Zeiten für einen unbestimmten Nutzerkreis zugänglich (öffentliches Laden).

**Profil 8:** Zwei Logistikunternehmen errichten in gemeinsamer Verantwortung (geteilte Kosten) LIS in einem GVZ/Gewerbegebiet und nutzen diese im Rahmen gemeinsamer Absprachen. Zudem bestehen weitere Absprachen der Basisunternehmen zur geteilten Nutzung mit einem oder mehreren Partnerunternehmen, die konkret bestimmbar sind. Die Basisunternehmen machen die LIS an bestimmten Tagen/Zeiten für einen unbestimmten Nutzerkreis zugänglich (öffentliches Laden).

*Anmerkung:*

*Die Modelle 9-12 sind zur Abgrenzung aufgeführt. Sie sind im Rahmen von Transportation in Charge nicht von besonderer Relevanz, da zum einen keine Logistikunternehmen als Ladepunktbetreiber auftreten, sondern z.B. Energieversorgungsunternehmen, und zum anderen vor allem das öffentliche Laden die Hauptrolle spielt, wenn externe Ladepunktbetreiber auftreten. Einzelne Abreden zur Nutzung sind dann eher unüblich.*

**Profil 9:** Ein externer Akteur, also kein im GVZ/Gewerbegebiet ansässiges Unternehmen, errichtet und betreibt LIS für die Eigennutzung. Dies betrifft den Fall des gewerblichen oder privaten Mitarbeiterladens von Energieversorgungsunternehmen oder sonstigen Akteuren, die als Ladepunktbetreiber auftreten. Hier besteht kein Sharing-Ansatz mit externen Akteuren.

**Profil 10:** Ein Externer Akteur errichtet LIS in einem GVZ/Gewerbegebiet. Diese wird ausschließlich einem ausgewählten Nutzerkreis (Partnerunternehmen) zur Verfügung gestellt. Dieses Modell ist eher unüblich, da eine ganzheitliche öffentliche Nutzung eine erhöhte Auslastung verspricht.

**Profil 11:** Der Externe Akteur errichtet LIS in einem GVZ/Gewerbegebiet, die öffentlich zugänglich ist.

**Profil 12:** Ein Externer Akteur errichtet LIS in einem GVZ/Gewerbegebiet. Diese wird zu bestimmten Zeiten einem ausgewählten Nutzerkreis (Partnerunternehmen) zur Verfügung gestellt. In den restlichen Zeiten ist die LIS öffentlich zugänglich. Dieses Modell ist eher unüblich, da eine ganzheitliche öffentliche Nutzung eine erhöhte Auslastung verspricht.

## 2.2 Auswahl relevanter Modelle

Für das Gutachten wurden die Kombinationen 2 und 8 als besonders relevant identifiziert (hellblau unterlegt).

Betriebsmodell 2 bildet dabei den wahrscheinlichen Grundfall ab, dass Logistikunternehmen z.B. auf eigenen Grundstücken, einigen anderen Unternehmen LIS zur Verfügung stellen wollen.

Das Betriebsmodell 8 bildet das komplexeste Szenario ab in Bezug auf geteilte Ladeinfrastruktur. Die übrigen Modelle sind weitgehend als Teil des Profils 8 enthalten. Insoweit können die in diesem Gutachten enthaltenen Ausführungen folglich auf die übrigen Modelle ganz überwiegend übertragen werden.

## 2.3 Vertiefung

Jedes Betriebsmodell kann wiederum unterschiedlich ausgestaltet werden. Arbeitsschritte können selbst vorgenommen oder auch ausgelagert werden. Dabei wird für das Gutachten die Prämisse zugrunde gelegt, dass „Know-How“ tendenziell eher „eingekauft“ wird.

So kommen unterschiedliche Möglichkeiten in Betracht, LIS zu erwerben. Im Rahmen dieses Gutachtens ist der Begriff „Erwerb“ in einem weiten Sinne zu verstehen und umfasst nicht etwa nur einen Kauf, sondern meint vielmehr alle Rechtsgeschäfte, die eine Zugriffsmöglichkeit auf die LIS zu den gewünschten Zwecken, gewährleisten. Dies kann etwa durch Kauf, Miete, Pacht oder Leasing erfolgen.

Die erforderliche Grundstücksfläche kann im eigenen (auch durch Kauf) oder fremden Eigentum stehen. Ggf. muss die Fläche, auf welcher LIS errichtet werden soll, erst erworben werden. Dies kann ebenfalls durch Miet-, Pacht- oder Leasingvertrag erfolgen.

Hinsichtlich des Betriebs, der Planung und der Errichtung der LIS kommen ebenso verschiedene Ausgestaltungskonstellationen in Betracht (etwa Einbeziehung externer Dienstleister, z.B. Generalunternehmer). Die damit einhergehenden rechtlichen Unterschiede werden in diesem Gutachten herausgearbeitet.

Je nach Einzelfallkonstellation kann der Zugriff auf die Lademöglichkeit unterschiedlich ausgestaltet werden. So kann vereinbart werden, dass alle beteiligten Unternehmen zu jeder Zeit die gemeinsame LIS nutzen dürfen. Denkbar ist aber auch eine vertragliche Vereinbarung dahingehend, dass jeweils bestimmte vorgesehene Ladezeiten vereinbart werden.

Denkbar ist weiterhin die Übertragung von Aufgaben auf eine Gesellschaft und damit einhergehend die Gründung einer Gesellschaft zu diesem Zwecke. So kann etwa die Gesellschaft als Eigentümerin im Rahmen des Erwerbs von Grundstücken eingetragen werden. Besonders interessant erscheinen nach diesseitiger Auffassung die Gesellschaftsformen GmbH sowie GmbH & Co. KG. Die Vor- und Nachteile sowie die Besonderheiten einer solchen Unternehmensgründung werden separat unter 3.3.2 detailliert.

| Erwerb LIS                                                | Betrieb LIS            | Erwerb Fläche          | Planung/<br>Errichtung |
|-----------------------------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| GM 1: Kauf durch LU<br>oder<br>GM 2: Kauf durch LU<br>1+2 | Eigenbetrieb           | Unternehmensgrundstück | LU                     |
|                                                           |                        | Erwerb externe Fläche  | Externer Dienstleister |
|                                                           | Externer Dienstleister | Unternehmensgrundstück | LU                     |
|                                                           |                        | Erwerb externe Fläche  | Externer Dienstleister |

Tabelle 2: Darstellung Geschäftsmodell 1 und 2 (Darstellung IKEM)

## 2.4 Darstellung Geschäftsmodell 1 und 2

Den oben genannten Kriterien folgend (insb. Differenzierung anhand des Nutzerkreises) wurden 8 **Betriebsmodelle** identifiziert, von denen zwei vom Konsortium als wirtschaftlich praxistauglich eingestuft wurden (= **Geschäftsmodelle**), vgl. Tabelle 2.

*Geschäftsmodell 1: Ein Logistikunternehmen (Basisunternehmen) errichtet LIS auf dem firmeneigenen Grundstück in eigener Sache (Eigentümer) und nutzt diese in Absprache mit einem oder mehreren Partnerunternehmen, die konkret bestimmbar sind. Für die Planung und Errichtung und für den Betrieb wird ein Generalunternehmer beauftragt. Das Logistikunternehmen sieht konkrete Zeiten vor, an denen eine geteilte Nutzung der Infrastruktur möglich sein soll. Zwischen dem Basisunternehmen und den Partnerunternehmen bestehen vertragliche Absprachen zur Regelung der geteilten Nutzung. Die Abrechnungen der Ladevorgänge erfolgen über den Generalunternehmer bzw. EMP.*

*Geschäftsmodell 2: Die Logistikunternehmen 1 und 2 errichten in gemeinsamer Verantwortung (geteilte Kosten) LIS auf dem Grundstück von Unternehmen 1 und nutzen diese im Rahmen gemeinsamer Absprachen (eigener Vertrag). Zudem bestehen weitere Absprachen der Basisunternehmen zur geteilten Nutzung mit einem oder mehreren Partnerunternehmen, die konkret bestimmbar sind. Die Basisunternehmen machen die LIS an bestimmten Tagen/Zeiten für einen unbestimmten Nutzerkreis zugänglich (öffentliches Laden). Für die Planung und Errichtung und für den Betrieb wird ein Generalunternehmer beauftragt. Die Abrechnung der Ladevorgänge erfolgen über den Generalunternehmer bzw. EMP.*

## 3 Gutachten

Die Umsetzung der Geschäftsmodelle 1 und 2 zur gemeinsamen Nutzung von LIS lässt sich in fünf Phasen unterteilen:

***Planung, Finanzierung, Errichtung, Betrieb und schließlich Nutzung der LIS.***

In jeder Phase sind verschiedene rechtliche Aspekte zu berücksichtigen. Das vorliegende Gutachten ist dieser Logik folgend chronologisch aufgebaut.

### 3.1 Planung

#### 3.1.1 Energierecht

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Erzeugung, den Transport und den Vertrieb von Strom sind in Deutschland durch das Energiewirtschaftsgesetz - EnWG geregelt.

**Vorbemerkung:** Der EuGH hat mit Urteil vom 02.09.2021 klargestellt, dass die nationalen Regelungen zur Regulierung von Netzentgelten (z.B. des EnWG, Stromnetzentgeltverordnung - StromNEV) eine unzulässige (Vor-)Strukturierung der Netzentgeltregulierung darstellen, da hierdurch ein Eingriff in die Unabhängigkeit der nationalen Regulierungsbehörden entsteht.<sup>1</sup> Allein die Bundesnetzagentur ist zuständig für die Festsetzung von Regulierungsgrundsätzen. Erfolgte dagegen eine bloße inhaltliche Übernahme unionsrechtlicher Vorgaben ist dies unschädlich. Dies gilt z.B. für Art. 21 Abs. 1 EnWG. Soweit sich in diesem Gutachten auf nationale Rechtsgrundlagen bezogen wird, erfolgt dies nur, da eine grundlegende Umstrukturierung Netzentgeltregulierung in Deutschland noch nicht abgeschlossen ist.

#### 3.1.2 EnWG

Die Vertragssystematik zwischen Kunden, Netzbetreiber und Stromlieferanten basiert auf der strikten Trennung von Netzanschluss, Netzzugang und Energielieferung.<sup>2</sup>

##### 3.1.2.1 Letztverbrauchereigenschaft

Entscheidende Auswirkungen hat die Legaldefinition des „Letztverbrauchers“ gemäß § 3 Nr. 25 EnWG. Unter diese Begriffsbestimmung fällt aufgrund von § 3 Nr. 25 2. Hs. EnWG auch „der Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile“ [...]. Demnach ist auch der CPO als Letztverbraucher zu verstehen. Dies gilt sowohl für öffentlich zugängliche Ladepunkte, die in den Anwendungsbereich der Ladesäulenverordnung (LSV) fallen, als auch für solche Ladepunkte, die nicht öffentlich zugänglich sind.<sup>3</sup> Der ladende Elektrofahrzeugnutzer bleibt hingegen für das EnWG „unsichtbar“, da er noch „hinter“ dem CPO steht<sup>4</sup>. Für Logistikunternehmen hat die aktuelle Regelung eine praktische Erleichterung des LIS-Sharing zur Folge, denn zugunsten des CPO (das kann das Logistikunternehmen selbst, ein beteiligtes

<sup>1</sup> EuGH, Urt. v. 02.09.2021 – C-718/18 – Europäische Kommission/Deutschland.

<sup>2</sup> Hartmann/Wagner, in: Theobald/Kühling/Hartmann Kommentar zum EnWG, § 17 Rn. 18.

<sup>3</sup> Pfeiffer, in: BeckOK EnWG, § 3 Nr. 25 Rn. 14.

<sup>4</sup> Vgl. dazu Boesche, RdE 2015, 449 (450).

Unternehmen oder ein externer Dritter sein) wird die unerwünschte Folge vermieden, dass dieser als Energieversorgungsunternehmen (EVU) eingestuft wird.<sup>5</sup> Er bedarf weder einer Genehmigung als EVU, noch muss er die Pflichten nach den §§ 40, 42 EnWG (Ausweisen des Strommixes etc.) erfüllen.<sup>6</sup> Außerdem müssen CPOs nicht die für EVU vorgesehene Anzeige nach § 5 EnWG durchführen und unterliegen nicht dem Untersagungsvorbehalt von § 5 S. 4 EnWG.<sup>7</sup> Werden durch einen CPO mehrere Ladepunkte betrieben, wird der CPO für jeden einzelnen Ladepunkt als Letztverbraucher i. S. v. § 3 Nr. 25 angesehen; auch mobile Ladepunkte fallen darunter.<sup>8</sup>

Soweit zwei Unternehmen, wie in Geschäftsmodell 2, die gemeinsame finanzielle Verantwortung für LIS tragen möchten, sollte dennoch nur eines der Basisunternehmen als Letztverbraucher gelten, soweit dieses als CPO auftritt. Bei Einschaltung eines Generalunternehmers, gilt dieser als Letztverbraucher.

### 3.1.2.2 Netznutzungsvertrag und -entgelte

Zu berücksichtigen bleibt, dass die Netzentgeltpflicht die Netznutzer i. S. v. § 3 Nr. 28 EnWG trifft, auch, wenn dies teilweise anders bezeichnet wird (vgl. § 14 Abs. 1 S. 1 StromNEV, der an die Letztverbrauchereigenschaft anknüpft).<sup>9</sup> Als „Netznutzer“ i. S. d. EnWG gelten natürliche oder juristische Personen, die Energie in ein Elektrizitätsversorgungsnetz einspeisen oder daraus beziehen, vgl. § 3 Nr. 28 EnWG. Der Schuldner der Netzentgelte (Netznutzer) ist nicht zwingend auch zugleich der Letztverbraucher. Häufig werden die beiden Rollen jedoch zusammenfallen. CPOs, die für den Betrieb von LIS Strom aus dem Netz beziehen, sind sowohl Netznutzer als auch Letztverbraucher im o. g. Sinne und damit netzentgeltpflichtig.<sup>10</sup> Insofern haben die CPO Netznutzungsverträge mit dem jeweiligen Verteilnetzbetreiber abzuschließen und Netzentgelte zu entrichten. Die Netzentgelte variieren je nach Netzbetreiber und Spannungsebene.

### 3.1.2.3 Netzanschluss

Die LIS wird an ein bestehendes Elektrizitätsnetz der allgemeinen Versorgung angeschlossen. Der Betrieb dieses Elektrizitätsnetzes erfolgt durch den lokal zuständigen Verteilnetzbetreiber. Es handelt sich um den physikalischen Netzanschluss.

§ 17 Abs. 1 EnWG bestimmt, dass Betreiber von Energieversorgungsnetzen Letztverbraucher [...] zu technischen und wirtschaftlichen Bedingungen an ihr Netz anzuschließen haben, die angemessen, diskriminierungsfrei, transparent und nicht ungünstiger sind, als sie von den Betreibern der Energieversorgungsnetze in vergleichbaren Fällen für Leistungen innerhalb ihres Unternehmens oder gegenüber verbundenen oder assoziierten Unternehmen angewendet werden.

## Vertragssystematik und -inhalte

<sup>5</sup> Pfeiffer, in: BeckOK EnWG, § 3 Nr. 25 Rn. 13.

<sup>6</sup> Pfeiffer, in: BeckOK EnWG, § 3 Nr. 25 Rn. 16.

<sup>7</sup> Pfeiffer, in: BeckOK EnWG, § 3 Nr. 25 Rn. 16.

<sup>8</sup> BT-Drs. 18/7317, 78 f.

<sup>9</sup> Pfeiffer, in: BeckOK EnWG, § 3 Nr. 25 Rn. 3.

<sup>10</sup> Vgl. BGH, Beschluss vom 17.11.2009 - BeckRS 2010, 4706 – dort für den Fall eines Betreibers eines Pumpspeicherkraftwerks.

Die Regelungen zum Netzanschluss und zur Anschlussnutzung gelten zwischen dem Netzbetreiber und einem an das Netz angeschlossenen Kunden (Anschlussnehmer) oder Kunden, die den Netzanschluss zur Entnahme von Energie nutzen (Anschlussnutzer).

Berechtigte Anschlussnehmer sind gemäß der Aufzählung des § 17 Abs. 1 EnWG insbesondere Letztverbraucher, d.h. natürliche oder juristische Personen, die Energie für den eigenen Verbrauch kaufen, § 3 Nr. 25 EnWG. Anschlussnehmer ist jedermann im Sinne des § 18 Abs. 1 S. 1 EnWG, in dessen Auftrag ein Grundstück oder Gebäude an das Niederspannungsnetz angeschlossen wird oder im Übrigen jeder Eigentümer oder Erbbauberechtigte eines Grundstücks oder Gebäudes, das an das Niederspannungsnetz angeschlossen ist, vgl. § 1 Abs 2 NAV. Die Begriffsbestimmungen der NAV sind auch auf das EnWG übertragbar und gelten insofern grundsätzlich sinngemäß auch für das Begriffsverständnis von Anschlussnehmer und Anschlussnutzer in höheren Spannungsebenen als der Niederspannung.<sup>11</sup>

Anschlussnutzer sind Letztverbraucher, die im Rahmen eines Anschlussnutzungsverhältnisses einen Anschluss an das Energieversorgungsnetz zur Entnahme von Elektrizität nutzen, vgl. § 1 Abs. 3 NAV.<sup>12</sup>

Die Person des Anschlussnehmers und des Anschlussnutzers können dabei auseinanderfallen.

Der Netzanschluss verbindet das Elektrizitätsversorgungsnetz (auch Verteilnetz genannt) mit der elektrischen Anlage des Anschlussnehmers. Der Anspruch auf Anschluss an das Versorgungsnetz wurde gesetzlich in den §§ 17-19 EnWG geregelt. In § 17 Abs. 1 EnWG ist die grundsätzliche Verpflichtung der Netzbetreiber zum Netzanschluss von jedermann geregelt. Ab dem Mittelspannungsbereich wird üblicherweise ein Netzanschlussvertrag zwischen Netzbetreiber und Anschlussnehmer geschlossen, der das Rechtsverhältnis zur Herstellung (erstmalige physikalische Verbindung) und Vorhaltung (weiterer Betrieb) eines Netzanschlusses begründet. Der „weitere Betrieb des Anschlusses“ ist von der „Nutzung des Netzanschlusses“ durch den Anschlussnutzer abzugrenzen (s. unten).

§ 18 EnWG enthält einen speziellen Netzanschlussanspruch von Letztverbrauchern an das Niederspannungs-Verteilnetz der allgemeinen Versorgung. Der Netzbetreiber unterliegt hinsichtlich der Anschlussherstellung einem Kontrahierungszwang, d.h. er wird verpflichtet, ein entsprechendes Vertragsverhältnis mit dem Anschlussnehmer einzugehen.<sup>13</sup> Die Niederspannungsanschlussverordnung (NAV)<sup>14</sup> gibt zum einen die Allgemeinen Bedingungen vor, die kraft Gesetzes Inhalt des Netzanschlussvertrages im Niederspannungsbereich werden und zum anderen diejenigen Bedingungen, die Inhalt des gesetzlichen Rechtsverhältnisses der Anschlussnutzung zwischen dem Anschlussnutzer und dem Netzbetreiber werden.<sup>15</sup> Die NAV gilt demnach nicht für Anschlüsse an Mittelspannung oder höhere Spannungsebenen. Gleichwohl dient die NAV auch in höheren Spannungsebenen teilweise als Leitbild zur Vertragsausgestaltung, soweit dies sinnvoll ist.<sup>16</sup>

---

<sup>11</sup> Hartmann/Blumenthal-Barby in: Theobald/Kühling, NAV, § 1 Rn. 45.

<sup>12</sup> Anlehnung an Definition aus § 1 Abs. 3 NAV, welcher die Definition für den Niederspannungsbereich vorgibt. Die Definition ist auf andere Spannungsebenen übertragbar.

<sup>13</sup> Gerstner, in: Kment EnWG § 18 Rn. 9.

<sup>14</sup> Niederspannungsanschlussverordnung vom 1. November 2006 (BGBl. I S. 2477), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. Juli 2022 (BGBl. I S. 1214) geändert worden ist.

<sup>15</sup> Hartmann/Blumenthal-Barby in: Theobald/Kühling, NAV, § 1 Rn. 15.

<sup>16</sup> Hartmann/Blumenthal-Barby in: Theobald/Kühling, NAV, § 1 Rn. 42.

Außerhalb des Anwendungsbereiches der NAV ist eine rechtsgeschäftliche Vereinbarung zum Abschluss des Anschlussnutzungsvertrags erforderlich. Ohne Abschluss eines Vertrages kommt konkludent durch die Energieentnahme ein Anschlussnutzungsverhältnis zu Stande. Es lässt sich gut vertreten, dass in diesen Fällen die Regelungen der Anschlussnutzung aus der NAV analoge Anwendung zur Ausgestaltung des Vertragsverhältnisses finden.<sup>17</sup>

### Netzanschlussvertrag

Der Netzanschlussvertrag kommt zwischen dem Netzbetreiber und dem Anschlussnehmer zustande. Klassischerweise ist der Eigentümer des Grundstücks, auf welchem der Anschluss erfolgt, der Anschlussnehmer. Denn dem Eigentümer steht die Verfügungsbefugnis zu (vgl. § 903 S. 1 BGB) und damit insb. auch das Recht, über bauliche Maßnahmen zu entscheiden. Allerdings kann auch etwa ein Mieter oder Pächter Anschlussnehmer sein, vorausgesetzt, es liegt eine Zustimmung des Grundstückseigentümers vor, vgl. § 2 Abs. 3 NAV.<sup>18</sup> Der Netzanschluss muss zu technischen und wirtschaftlichen Bedingungen erfolgen, die angemessen, diskriminierungsfrei und transparent sind, vgl. § 17 Abs. 1 EnWG. Die Netzanschlussbedingungen müssen die technische Sicherheit gewährleisten, sodass Netzbetreiber technische Standards i. S. d. § 49 EnWG einhalten müssen.<sup>19</sup> Netzanschlusskosten sind die Kosten für die technische Anbindung (oder Veränderung) der elektrischen Anlage des Anschlussnehmers an das Netz des Netzbetreibers an einem geeigneten Verknüpfungspunkt einschließlich aller in diesem Zusammenhang für den sicheren Netzbetrieb erforderlichen, direkt zurechenbaren Einrichtungen.

Daneben hat der Netzbetreiber gem. § 17 Abs. 1 EnWG einen Anspruch auf Zahlung von Baukostenzuschüssen; auch wenn dieser nicht ausdrücklich im § 17 erwähnt ist.<sup>20</sup> Der Anschluss an das vorgelagerte Netz und die Vorhaltung von Anschlusskapazitäten werden von der Rechtsprechung als eigener geldwerter Vorteil bewertet.<sup>21</sup>

Aufgrund der unmittelbaren Verbindung zum Energienetz kommt dem Netzanschlussverhältnis vor allem aus Sicherheitsgründen Bedeutung zu, da Verantwortungsbereiche des Netzbetreibers und des Anschlussnehmers abgesteckt werden, um auch etwaigen Haftungssituationen rechtssicher begegnen zu können.<sup>22</sup> Der Netzbetreiber haftet grundsätzlich auf vertraglicher Basis für entstandene Schäden durch Unterbrechung der Elektrizitätsversorgung oder durch Unregelmäßigkeiten in der Elektrizitätsbelieferung gegenüber dem Anschlussnehmer, wobei auch diesbezüglich die Vorgaben des § 18 NAV für höhere Spannungsebenen einbezogen werden können.<sup>23</sup>

Der Netzanschlussvertrag ist zwingend schriftlich abzuschließen. Die hier durch Gesetz vorgeschriebene schriftliche Form, führt gem. § 126 BGB dazu, dass der Vertrag von beiden Parteien auf derselben

---

<sup>17</sup> Hartmann/Wagner in: Theobald/Kühling, EnWG, § 17 Rn. 130.

<sup>18</sup> Hartmann/Blumenthal-Barby, in: Theobald/Kühling, NAV § 2 Rn. 19.

<sup>19</sup> Bourwieg in: Britz/Hellermann/Hermes, EnWG, § 17 Rn. 49.

<sup>20</sup> Hartmann/Blumenthal-Barby in: Theobald/Kühling, NAV, § 11 Rn. 50.

<sup>21</sup> Hartmann/Blumenthal-Barby in: Theobald/Kühling, NAV, § 11 Rn. 50.

<sup>22</sup> Hartmann/Blumenthal-Barby in: Theobald/Kühling, NAV, § 5 Rn. 3.

<sup>23</sup> Beispiel: Energienetz Saar, Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Netzanschluss und die Anschlussnutzung (Strom) Mittelspannung, abrufbar unter: [https://www.energis-netzgesellschaft.de/fileadmin/dokumente/Downloads/Netzanschluss/pdf/S\\_energis\\_AGB\\_Netzanschluss\\_MS\\_2019-10.pdf](https://www.energis-netzgesellschaft.de/fileadmin/dokumente/Downloads/Netzanschluss/pdf/S_energis_AGB_Netzanschluss_MS_2019-10.pdf).

Urkunde eigenhändig durch Namensunterschrift oder mittels notariell beglaubigten Handzeichens unterzeichnet werden muss.<sup>24</sup>

Gemäß der Festlegung BK6-22-300 darf der Netzbetreiber den Anschluss von neuen privaten Ladeeinrichtungen für E-Fahrzeuge im Niederspannungsbereich nicht mehr mit Verweis auf mögliche lokale Überlastung seines Netzes ablehnen oder verzögern. Im Gegenzug darf der Netzbetreiber den Strombezug steuerbarer Verbrauchseinrichtungen temporär „dimmen“, vgl. unten § 14a EnWG.

### **Anschlussnutzungsvertrag**

Der Anschlussnutzungsvertrag kommt zustande zwischen dem Netzbetreiber und der stromentnehmenden (ggf. juristischen) Person; diese muss nicht zwingend personenidentisch sein mit dem Anschlussnehmer. Häufig sind der Anschlussnehmer und Anschlussnutzer aber personenidentisch, so dass zwischen den gleichen Parteien regelmäßig sowohl ein Netzanschluss- als auch ein Anschlussnutzungsverhältnis zustande kommt. Im Niederspannungsbereich kommt das Verhältnis zwischen Netzbetreiber und Anschlussnutzer gesetzlich zustande (§ 241 Abs. 2, § 311 Abs. 2, 3 BGB).<sup>25</sup> Konkret entsteht das gesetzliche Schuldverhältnis dort durch die Entnahme von Elektrizität aus dem Netz zustande.<sup>26</sup> In den höheren Spannungsebenen wird das Rechtsverhältnis entweder vertraglich geregelt oder es entsteht konkludent durch Energieentnahme. Regelmäßig werden die Vorgaben des § 3 NAV und § 18 NAV vertraglich einbezogen.<sup>27</sup> Für diesen Vertrag sind grundsätzlich keine Entgelte durch den Anschlussnutzer zu entrichten. Vertragliche Verpflichtungen ergeben sich für den Anschlussnutzer z.B. dadurch, dass dieser am Zählpunkt nur so viel Leistung aus dem Netz entnehmen darf, dass ein Überschreiten der vertraglich vereinbarten Leistung ausgeschlossen ist.<sup>28</sup>

Der Anschlussnutzungsvertrag verpflichtet den Anschlussnutzer, Stromlieferverträge mit einem Lieferanten abzuschließen, da nur dann sämtliche Entnahmen bzw. Verbräuche des Anschlussnutzers über die definierten Marktllokationen einem Bilanzkreis des Lieferanten des Anschlussnutzers zugeordnet werden können.<sup>29</sup> Für den Fall, dass keine bilanzielle Zuordnung vorliegt bzw. der Anschlussnutzer keinen Stromlieferanten hat, so wird vertraglich eine Art der Ersatzbelieferung vereinbart, die jedoch nicht die Rechtssicherheit der „echten“ Ersatzbelieferung des § 38 EnWG im Niederspannungsbereich erreicht. Der Netzbetreiber kann laut dieser Klauseln stets die Energieanlage des Nutzers trennen.<sup>30</sup>

---

<sup>24</sup> Hartmann/Blumenthal-Barby in: Theobald/Kühling, NAV, § 2 Rn. 14.

<sup>25</sup> Schneider/Theobald, Recht der Energiewirtschaft, § 17, Rn. 112.

<sup>26</sup> Gerstner, in: Kment EnWG § 18 Rn. 10.

<sup>27</sup> Hartmann/Wagner, in: Theobald/Kühling, EnWG, § 17 Rn. 131.

<sup>28</sup> Hartmann/Wagner, in: Theobald/Kühling, EnWG, § 17 Rn. 129.

<sup>29</sup> Hartmann/Wagner, in: Theobald/Kühling, EnWG, § 17 Rn. 133.

<sup>30</sup> Energienetz Saar, Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Netzanschluss und die Anschlussnutzung (Strom) Mittelspannung, abrufbar unter: [https://www.energis-netzgesellschaft.de/fileadmin/dokumente/Downloads/Netzanschluss/pdf/S\\_energis\\_AGB\\_Netzanschluss\\_MS\\_2019-10.pdf](https://www.energis-netzgesellschaft.de/fileadmin/dokumente/Downloads/Netzanschluss/pdf/S_energis_AGB_Netzanschluss_MS_2019-10.pdf), S. 7.

### Zusammenschluss von Logistikunternehmen

Im Rahmen des Geschäftsmodells 1 ist das Logistikunternehmen Anschlussnehmer und Anschlussnutzer, da der Netzanschluss zur Entnahme von Elektrizität genutzt werden soll. Soweit ein Generalunternehmer beauftragt wird, übernimmt dieser die o.g. Rollen.

Im Rahmen des Geschäftsmodells 2 haben die Basisunternehmen 1 und 2 gemeinsam die finanzielle Verantwortung in Bezug auf die LIS. Es wird davon ausgegangen, dass die LIS auf dem Grundstück des Unternehmens 1 errichtet wird. Das Unternehmen 1 ist dann Anschlussnehmer und Anschlussnutzer. Fraglich ist, ob Unternehmen 2 ebenfalls Anschlussnutzer sein soll. Die Basisunternehmen sind dann beide Ladepunktnutzer, wenn sie zusammen den Ladepunkt betreiben und Strom entnehmen. Soweit sich die Unternehmen lediglich die finanzielle Verantwortung in Bezug auf die Errichtungskosten aufteilen möchten, bietet es sich jedoch nicht an, dass das Unternehmen 2 ebenfalls Anschlussnutzer ist, da Sinn und Zweck des Anschlussnutzungsverhältnisses die Sicherstellung der Zuordnung der bilanziellen Verbräuche darstellt. Zwei Anschlussnutzungsverhältnisse sind hier nicht notwendig.

Soweit ein Serviceanbieter als Ladepunktbetreiber bestellt wird, gelten Unternehmen 1 und 2 dagegen nicht als Letztverbraucher bzw. Anschlussnutzer i.S.d. EnWG. Anschlussnehmer – und -nutzer wäre dann der Serviceanbieter. Die Anschlussnehmerstellung könnte der Grundstückseigentümer dem Serviceanbieter durch Zustimmung übertragen.

#### 3.1.2.4 § 14a EnWG

Weiterhin gilt es § 14a EnWG zu berücksichtigen. Die Bestimmung privilegiert bestimmte Letztverbraucher, Lieferanten und Anschlussnehmer, sodass diese nur ein reduziertes Netznutzungsentgelt zu zahlen haben.<sup>31</sup> Im Gegenzug sollen dem Verteilnetzbetreiber Flexibilisierungspotenziale eröffnet werden, indem durch Vermeidung von Lastspitzen die Netze entlastet werden.<sup>32</sup>

Sowohl Netzbetreiber als auch Letztverbraucher (und damit auch CPOs) unterliegen der Steuerungsbefugnis der Bundesnetzagentur als zuständiger Regelungsbehörde, gemäß § 14a Abs. 1 S. 1 EnWG. Es handelt sich dabei um eine umfangreiche Festlegungskompetenz der Bundesnetzagentur mit Ermessensspielraum.<sup>33</sup> Sofern Adressaten des § 14a EnWG von der Bundesnetzagentur verpflichtet werden, unterliegen sie einem Kontrahierungszwang. Ein Kontrahierungszwang bezeichnet die einem Rechtssubjekt im Interesse eines Begünstigten auferlegte Verpflichtung, mit diesem einen Vertrag bestimmen oder von unparteiischer Seite zu bestimmenden Inhalts abzuschließen.<sup>34</sup> Hier liegt ein beiderseitiger Kontrahierungszwang vor. Sowohl für die Netzbetreiber als auch Netznutzer bedeutet das vorliegend, dass sie den Vertrag zur netzorientierten Steuerung zu den von der Bundesnetzagentur festgelegten Konditionen zu schließen haben. Der Begriff der netzorientierten Steuerung ist dabei als Obergriff für wirtschaftliche Anreize zu netzverträglichem Stromverbrauchsverhalten, Vereinbarungen über Netzanschlussleistungen als auch die aktive Steuerung von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen und Netzanschlüssen zur Beseitigung von Netzengpässen zu verstehen.<sup>35</sup> Die Festlegungsbefugnis ist ausweislich des Wortlauts von § 14a Abs. 1 S. 1 EnWG („im Gegenzug“) begrenzt auf solche

<sup>31</sup> Bourwieg, in: Bourwieg/Hellermann/Hermes Kommentar EnWG § 14a Rn. 1.

<sup>32</sup> Schnurre, in: BeckOK EnWG, § 14a Rn. 1.

<sup>33</sup> Schnurre, in: BeckOK EnWG, § 14a Rn. 9.

<sup>34</sup> Heinlein/Weitenberg, in: Theobald/Kühling Kommentar zum Energierecht § 36 EnWG Rn. 6.

<sup>35</sup> BT-Drs. 20/2656, 44.

Maßnahmen der netzorientierten Steuerung, die im Synallagma (d. h. Gegenseitigkeitsverhältnis) zu einer Netzentgeltreduzierung stehen.<sup>36</sup>

Von der Kompetenz des § 14a EnWG hat die BNetzA mit der **Festlegung BK6-22-300** Gebrauch gemacht.

Netzbetreiber dürfen demnach die Leistungsbereitstellung für steuerbare Verbrauchseinrichtungen begrenzen, wenn dies notwendig ist, um Netzengpässe zu vermeiden. Allerdings sollen derartige Maßnahmen nur bei konkreten Gefährdungen oder Störungen ergriffen werden. Außerdem gilt die konkrete Festlegung der Bundesnetzagentur nur für den Niederspannungsbereich. Betreiber von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen müssen für mindestens zwei Jahre die geeignete Dokumentation über die Umsetzung der Steuerungsvorgaben aufbewahren.

Der Betreiber hat den Netzbetreiber von möglichen Haftungsansprüchen in Bezug auf Schäden freizustellen, die der Betreiber oder Dritte dadurch erleiden, dass der Netzbetreiber unter Einhaltung der Vorgaben dieser Festlegung eine Reduzierung der netzwirksamen Bezugsleistung in Bezug auf eine steuerbare Verbrauchseinrichtung auslöst. Nicht von der Haftungsfreistellung umfasst sind Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer fahrlässigen Pflichtverletzung des Netzbetreibers oder einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen des Netzbetreibers beruhen. Ebenso nicht von der Haftungsfreistellung erfasst sind sonstige Schäden, die auf einer grob fahrlässigen Pflichtverletzung des Netzbetreibers oder auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen des Netzbetreibers beruhen.<sup>37</sup>

Wenn eine steuerbare Verbrauchseinrichtung in Betrieb genommen werden soll, müssen die folgenden Schritte bedacht werden<sup>38</sup>:

- Schritt 1: Entscheidung für eine Ansteuerungsart durch den Betreiber der Verbrauchseinrichtung (Direktansteuerung oder über Energie-Management-System).
- Schritt 2: Meldung der Art der Ansteuerung an den Netzbetreiber
- Schritt 3: Beauftragung der notwendigen technischen Mess- und Steuerungseinrichtungen beim Messstellenbetreiber oder Netzbetreiber. Notwendig ist ein intelligentes Messsystem, dass die Steuerung und Kommunikation mit dem Netzbetreiber umsetzen kann.

Die Inhalte der Festlegung können Ladepunktbetreiber und Logistikunternehmen treffen, soweit sie einen Anschluss im Niederspannungsbereich anstreben und eine Netzanschlussleistung von mehr als 4,2 Kilowatt vorliegt. Laut der Bundesnetzagentur darf der Netzbetreiber „den Strombezug steuerbarer Verbrauchseinrichtungen nur dann temporär „dimmen“, wenn eine akute Beschädigung oder Überlastung des Netzes droht. Selbst wenn dieser Fall eintritt, muss eine Mindestleistung von 4,2 kW bereitstehen. Diese Regelung ist nur für **Notfälle** anwendbar, in denen eine akute Überlastung

<sup>36</sup> Schnurre, in: BeckOK EnWG, § 14a Rn. 23.

<sup>37</sup> BK6-Festlegung, Anl. 1, 9.

<sup>38</sup> <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/Aktuelles/14a/start.html>.

eines Netzbereichs festgestellt wird. Die Bundesnetzagentur rechnet jedoch „allenfalls mit geringen Einschränkungen und unwesentlichen Komforteinbußen.“<sup>39</sup>

### 3.1.2.5 Stromliefervertrag

Der Stromlieferungsvertrag wird regelmäßig zwischen dem den Strom beziehenden Kunden und dem Stromlieferanten geschlossen.<sup>40</sup> Soweit die Logistikunternehmen als Ladepunktbetreiber auftreten, besteht ein Stromliefervertrag mit diesem. Im Geschäftsmodell 2 ist ebenfalls eines der Unternehmen zu bestimmen, dass den Stromliefervertrag abschließt. Soweit ein Generalunternehmer auftritt, schließt dieser den Stromliefervertrag ab.

### Durchleitungsmodell bei öffentlichen Ladepunkten

Nach dem Durchleitungsmodell können Ladepunktkunden ihren eigenen Stromlieferanten (z.B. für Haushaltsstrom) an öffentliche Ladesäulen „mitnehmen“, d.h. der Ladepunktbetreiber gibt den Stromlieferanten nicht mehr einseitig vor. Dies wird ermöglicht durch die „Netzzugangsregeln zur Ermöglichung einer ladevorgangsscharfen bilanziellen Energiemengenzuordnung für Elektromobilität“ (NZR-EMob).

Dieses Modell wird zwar bereits teilweise in den Regelbetrieb überführt, bietet sich jedoch für Logistikunternehmen, die ihre LIS nur teilweise für die Öffentlichkeit zugänglich machen wollen, nicht an, da so Ausweitung der Komplexität vermieden werden kann. Eine Pflicht zur Einführung dieses Modells besteht nicht.

### Fazit EnWG

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das EnWG zahlreiche Vorschriften zum Schutz der Letztverbraucher enthält, was sich für die Logistikunternehmen positiv auswirkt, da sie – unabhängig davon, ob sie selbst als CPOs auftreten, oder diese Aufgabe an Dritte übertragen – Strom für Ladepunkte beziehen und somit von den oben genannten Privilegierungen infolge der Letztverbrauchereigenschaft profitieren. Zu bedenken sind die Auswirkungen des § 14a EnWG.

Logistikunternehmen werden in aller Regel sowohl die Anschlussnehmer- als auch Anschlussnutzeigenschaft erfüllen. Auch bei einem Netzanschluss an höhere Netzebenen als die Niederspannungsebene finden die Vorgaben der NAV häufig Einzug in Netzanschlussverträge.

## 3.2 Ladesäulenverordnung und AFIR

Hinsichtlich des Aufbaus und des Betriebs von LIS ist der Anwendungsbereich der LSV eröffnet, sofern öffentlich zugängliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge betrieben werden, vgl. § 1 LSV. Der Anwendungsbereich erstreckt sich dabei auf Fahrzeuge der Klassen N und M. Die hier geprüfte Konstellation (Logistikunternehmen bzw. Partnerunternehmen oder Dritte laden eLKW) betrifft konkret die Fahrzeugklassen N.

<sup>39</sup> <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Vportal/Energie/SteuerbareVBE/artikel.html?nn=877500>, zuletzt abgerufen am 15.04.2025.

<sup>40</sup> Hartmann/Wagner in: Theobald/Kühling, EnWG, § 17 Rn. 133.

Ein Ladepunkt ist entsprechend der Definition von § 2 Nr. 2 LSV eine Einrichtung, an der gleichzeitig nur ein elektrisch betriebenes Fahrzeug aufgeladen oder entladen werden kann und die geeignet und bestimmt ist zum Auf- bzw. Auf- und Entladen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen.<sup>41</sup>

*Ein Ladepunkt gilt dann als „öffentlich zugänglich“, wenn der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann*, vgl. § 2 Nr. 5 LSV sowie Art. 2 Ziff. 45 Alternative Fuels Infrastructure Regulation - AFIR. **Die Begriffsdefinitionen aus der LSV sowie der AFIR sind weitgehend deckungsgleich.** Als EU-Verordnung genießt die AFIR Anwendungsvorrang vor der nationalen LSV, d. h., im Falle von sich widersprechenden Regelungen wäre die LSV insoweit unanwendbar und es würde das Recht der AFIR gelten, vgl. Art. 288 Abs. 2 AEUV.

Ein Ladepunkt ist folglich nicht als öffentlich zugänglich einzustufen, wenn sich die Nutzung nur an einen beschränkten und bestimmten Personenkreis richtet. Es kommt dabei nicht auf eine physisch Barriere an; ein Parkplatz, der ausschließlich durch ein Schild als Parkplatz nur für Mitarbeiter eines Unternehmens ausgewiesen ist, ist bspw. nicht öffentlich zugänglich, auch wenn die Zufahrt faktisch für jedermann möglich ist.<sup>42</sup>

Ist der Anwendungsbereich der LSV eröffnet, bringt dies verschiedene Pflichten für den Ladepunktbetreiber mit sich. *Betreiber eines Ladepunktes ist, „wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunktes ausübt“, vgl. § 2 Nr. 8 LSV.* Die Einordnung als Betreiber eines Ladepunktes setzt dabei nicht zwingend das Eigentum an dem Ladepunkt voraus. Ausreichend ist eine vergleichbare Rechtsposition, die es dem Betreiber sowohl rechtlich als auch tatsächlich ermöglicht, über den Betrieb des Ladepunktes zu bestimmen. Weiterhin muss er berechtigt sein, diesen wirtschaftlich zu nutzen, etwa indem er selbst (als Mobilitätsanbieter) Ladevorgänge gegenüber Nutzern abrechnet oder dritten Mobilitätsanbietern gegen Zahlung eines Zugangsentgelts den Zugang für deren Kunden ermöglicht.<sup>43</sup> Diese Anforderungen erfüllt in aller Regel der CPO und ist somit Ladepunktbetreiber im o. g. Sinne.

Zu den Pflichten des Ladepunktbetreibers gehören insbesondere Anzeige- und Nachweispflichten gemäß § 5 LSV gegenüber der BNetzA als zuständiger Regulierungsbehörde. Ferner muss eine Interoperabilität i. S. v. § 3 LSV gewährleistet werden. Es sind die dort vorgegebenen Lademöglichkeiten (Steckdosentyp + Kupplung) zur Verfügung zu stellen.<sup>44</sup>

Ferner erlegt § 4 LSV Ladepunktbetreibern die Pflicht auf, den Nutzern von elektrisch betriebenen Fahrzeugen das punktuelle Aufladen (sog. ad-hoc Laden) zu ermöglichen. Damit einher geht die Pflicht, ein Laden ohne Authentifizierung zu ermöglichen (vgl. § 4 Nr. 1 LSV) oder in unmittelbarer Nähe des jeweiligen Ladepunktes einen bargeldlosen Zahlungsvorgang mit oder ohne Authentifizierung zu ermöglichen (vgl. § 4 Nr. 2 LSV).

<sup>41</sup> Weitgehend deckungsgleich die Definition des Ladepunktes in der AFIR, vgl. Art. 2 Nr. 48 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU („AFIR“).

<sup>42</sup> De Wyl/Mühe, in: Schneider/Theobald Recht der Energiewirtschaft § 24 (Elektromobilität) Rn. 16.

<sup>43</sup> De Wyl/Mühe, in: Schneider/Theobald Recht der Energiewirtschaft, § 24 (Elektromobilität) Rn. 47.

<sup>44</sup> Vertieft hierzu: Helbig/Mayer, in: Säcker/Ludwigs, in: Berliner Kommentar zum Energierecht 5. Auflage 2022 § 3 Rn. 1 ff.

Außerdem unterliegen Ladepunktbetreiber gemäß § 6 LSV der Prüfungskompetenz der BNetzA als zuständiger Regulierungsbehörde. Diese kann bspw. den Ladepunktbetreiber zur Nachrüstung verpflichten oder gar den Betrieb untersagen, vgl. § 6 LSV.

Zu berücksichtigende rechtliche Punkte ergeben sich für Logistikunternehmen, wenn sie selbst als Ladepunktbetreiber auftreten. Dann unterliegen sie den oben dargestellten Pflichten sowie etwaigen Anordnungen der BNetzA als zuständiger Aufsichtsbehörde. Ist hingegen ein externer CPO Ladepunktbetreiber, hat dieser für die Einhaltung der Pflichten Sorge zu tragen und die Logistikunternehmen unterliegen insoweit nicht den Anordnungen der BNetzA.

Gem. 3 Abs. 5 i.V.m. § 49 ff. EnWG sind auch die sicherheitstechnischen Anforderungen für Energieanlagen gem. § 3 Nr. 15 EnWG zu erfüllen. LIS bildet Energieanlagen in diesem Sinne.

### 3.2.1 Mess- und Eichrecht

Das Mess- und Eichrecht bildet einen wichtigen Grundstein um Transparenz beim Abrechnen von Ladevorgängen zu schaffen und somit das Vertrauen der Ladekunden in die Messrichtigkeit zu stärken.

#### 3.2.1.1 Anwendbarkeit

Dass Mess- und Eichrecht ist dann auf Messgeräte im Sinne des § 1 Nr. 1 MessEG anwendbar, wenn Messgrößen „bei der Lieferung von Elektrizität“ bestimmt und diese für den geschäftlichen Verkehr verwendet werden sollen, vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 1, § 6 Nr. 6 MessEV. Zusatzeinrichtungen, (z.B. Backend-Systeme<sup>45</sup> zu Messgeräten) nach § 3 Nr. 24 MessEG sind den Messgeräten rechtlich gleichgestellt, § 5 MessEG. Die allgemeine Formulierung „Messgrößen **bei** der Lieferung von Elektrizität“ in der Mess- und Eichverordnung wurde seitens des Verordnungsgebers gezielt gewählt, um keine für Elektrizitätslieferungen gegen Entgelt bedeutsamen Messgrößen aus dem Anwendungsbereich des Mess- und Eichrechts auszuschließen<sup>46</sup> (z.B. kWh, Zeiteinheiten). Eine Verwendung im geschäftlichen Verkehr ist jede Tätigkeit, die geeignet ist, den wirtschaftlichen Wert einer Sache oder einer Dienstleistung näher zu bestimmen. **Die entgeltliche Abrechnung von elektrischer Energie bei Ladevorgängen stellt eine Verwendung im geschäftlichen Verkehr dar.**

#### 3.2.1.2 Eichung

Messgeräte müssen, um rechtmäßig im geschäftlichen Verkehr verwendet werden zu können, zum einen vor dem Inverkehrbringen ein Konformitätsbewertungsverfahren durchlaufen haben (§ 3 Nr. 8 MessEG) und eine Konformitätserklärung aufweisen, vgl. § 8 MessEG. **Zum anderen ist vor Ablauf der Eichfrist eine Eichung durchzuführen, vgl. § 37 MessEG.** Diesbezüglich hat ein Antrag bei der zuständigen Eichbehörde (§ 40 Abs. 1 MessEG)<sup>47</sup> zu erfolgen. Soweit ein Antrag gestellt wurde, kann das Messgerät auch nach Ablauf der Eichfrist genutzt werden. Anlässlich der Eichung sind die Anforderungen des § 33 MessEG durch den Messgeräteverwender zu erfüllen (insbesondere Reinigung Messgeräte, Zugänglichmachung, Bereitstellung von Prüfmitteln, soweit von Eichbehörde verlangt).

<sup>45</sup> Arbeitsgemeinschaft Mess- und Eichwesen (AG ME): Eichrechtliche Grundlagen im Bereich der Elektromobilität, Informationsblatt, Stand Mai 2016, 5.

<sup>46</sup> Arbeitsgemeinschaft Mess- und Eichwesen (AG ME): Eichrechtliche Grundlagen im Bereich der Elektromobilität, Informationsblatt, Stand Mai 2016, 3.

<sup>47</sup> [https://www.eichamt.de/path/app/?rq\\_AppGuid=D3EC29B05097243F9E06974509805D46D5AEC12E&rq\\_TargetPageGuid=DD8A0CC3185F01C69B07F55B59DC8F892418C2CC&rq\\_Layout=eichamt.de\\_agme\\_3.0#{2}](https://www.eichamt.de/path/app/?rq_AppGuid=D3EC29B05097243F9E06974509805D46D5AEC12E&rq_TargetPageGuid=DD8A0CC3185F01C69B07F55B59DC8F892418C2CC&rq_Layout=eichamt.de_agme_3.0#{2}).

### 3.2.1.3 Eichfrist

Die Eichfrist beträgt 8 Jahre ab Inverkehrbringen für Messgeräte und Zusatzeinrichtungen bei der Lieferung von Elektrizität für Elektrofahrzeuge und an Ladepunkten mit Ausnahme von Smart-Meter-Gateways, die keiner Frist unterliegen, vgl. § 34 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Anlage 7 Ordnungsnr. 6.7, 6.8 MessEV.

Die Eichfrist endet vorzeitig, in den in § 37 Abs. 2 Nr. 1-5 MessEG beschriebenen Fällen.

- Nr. 1: Wesentliche Anforderungen im Sinne des § 6 Abs. 2 MessEG sind nicht erfüllt,
- Nr. 2: Ein Eingriff wird vorgenommen der Einfluss auf die messtechnischen Eigenschaften des Messgeräts haben kann oder dessen Verwendungsbereich erweitert oder beschränkt,
- Nr. 3: Die vorgeschriebene Bezeichnung des Messgeräts wird geändert oder eine unzulässige Bezeichnung, Aufschrift, Messgröße, Einteilung oder Hervorhebung einer Einteilung wird angebracht,
- Nr. 4: Ein vorgeschriebenes Kennzeichen ist unkenntlich, entwertet oder vom Messgerät entfernt, soweit dies nicht durch Eichbehörden verursacht wurde
- Nr. 5: Das Messgerät ist mit einer Einrichtung verbunden wird, deren Anfügung nicht zulässig ist.

In den Fällen der Nr. 1,2 und 4 endet die Frist *bei instand gesetzten Messgeräten* aber wiederum nicht vorzeitig (Rückausnahme). Eine Instandsetzung liegt vor, wenn die Funktionstätigkeit eines Messgeräts an eichrechtsrelevanten Teilen durch einen Instandsetzer nach § 54 MessEV wiederhergestellt wird.

Gem. § 37 Abs. 5 MessEG endet die Eichfrist nur nicht, wenn

- das Messgerät nach der Instandsetzung die wesentlichen Anforderungen erfüllt,
- die erneute Eichung unverzüglich beantragt wird,
- die Instandsetzung kenntlich gemacht ist und
- der Instandsetzer die zuständige Behörde unverzüglich über die erfolgte Instandsetzung in Kenntnis gesetzt hat.

Diesbezüglich kann auf derzeitige Handlungsempfehlungen verwiesen werden, die eine erneute Eichung nach einer Instandsetzung vermeiden könnten.<sup>48</sup>

### 3.2.1.4 Messgeräteverwender und Messwerteverwender

Damit ein Akteur als **Messgeräteverwender (Betreiben und das Bereithalten des Messgeräts)**<sup>49</sup> gilt, ist erforderlich, dass die rechtliche und tatsächliche Kontrolle über das Messgerät besteht (Funktionsherrschaft). Ist dies nicht gegeben, liegt allenfalls eine Verwendung von Messwerten vor, die dann

---

<sup>48</sup> Verband der Elektro- und Digitalindustrie, 2023, [https://www.zvei.org/fileadmin/user\\_upload/Themen/Mobilitaet/Eichrecht-Ladeinfrastruktur/Positionspapier\\_Eichrecht\\_Ladeinfrastruktur\\_13062023.pdf](https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Themen/Mobilitaet/Eichrecht-Ladeinfrastruktur/Positionspapier_Eichrecht_Ladeinfrastruktur_13062023.pdf), S.5.

<sup>49</sup> Hollinger, in: Schade/Hollinger, 1. Aufl. 2015, MessEG § 3 Rn. 39.

von einem Dritten zur Verfügung gestellt werden.<sup>50</sup> Im Bereich der Elektromobilität ist der Messgeräteverwender regelmäßig der Ladepunktbetreiber.

Er hat sicherzustellen, dass

- die wesentlichen Anforderungen (§ 6 Abs. 2 MessEG) an das Messgerät während der gesamten Zeit, in der das Messgerät verwendet wird, erfüllt sind, wobei die Verkehrsfehlergrenzen einzuhalten sind. Diese Anforderungen sind bei der Eichung zu beachten. Insoweit hat der Messgeräteverwender auch dafür zu sorgen, dass Messgeräte nicht ungeeicht verwendet werden.
- Nachweise über erfolgte Wartungen, Reparaturen oder sonstige Eingriffe am Messgerät, einschließlich solcher durch elektronisch vorgenommene Maßnahmen, für einen Zeitraum von bis zu drei Monaten nach Ablauf der bestimmten Eichfrist, längstens für fünf Jahre, aufbewahrt werden.

Ein **Verwenden von Messwerten** liegt sowohl im Fall der Bereithaltung als auch des Betriebes u.a. dann vor, wenn die vorgenommene oder mögliche Messung für den geschäftlichen Verkehr bestimmt ist (z.B. Bereitstellung von Ladestrom). **Bei rein innerbetrieblichen Messungen liegt keine Verwendung von Messwerten i.S.d. Mess- und Eichrechts vor.** Im Bereich der Elektromobilität sind dies regelmäßig E-Mobilitätsanbieter oder andere Serviceanbieter, die die Messwerte verarbeiten. Die Pflichten für Messwerteverwender ergeben sich Einzelnen aus § 33 Abs. 2 MessEG. Für Logistikunternehmen sind diese Pflichten nicht weiter relevant, wenn die Stromabrechnung durch Dritte z.B. Generalunternehmer bzw. E-Mobilitätsanbieter übernommen wird.

### 3.2.1.5 Entfallen der Anzeigepflicht

Die Anzeigepflicht des § 32 MessEG wurde zum 01.01.2025 aufgehoben, sodass Messgeräteverwender neue Messgeräte nicht mehr anzeigen müssen. Die Eichpflicht wird davon nicht berührt.

### 3.2.2 Messstellenbetriebsgesetz (MsbG)

Zweck des MsbG ist die beschleunigte Digitalisierung der Energiewende. Dazu trifft es insbesondere Regelungen zur Ausstattung von Messstellen der leitungsgebundenen Energieversorgung mit modernen Messeinrichtungen und intelligenten Messsystemen, zur Ausgestaltung des Messstellenbetriebs und zu technischen Mindestanforderungen an Smart-Meter-Gateways und den Einsatz von intelligenten Messsystemen.

Zur Gewährleistung von Datenschutz, Datensicherheit und Interoperabilität haben Messsysteme den Anforderungen der § 19 Abs. 2 und 3 und unter bestimmten Voraussetzungen den Anforderungen des § 29 MsbG (Intelligente Messsysteme) zu genügen. *Für den Bereich der Elektromobilität bedeutet dies, dass Zähler an Ladepunkten nur dann erfasst sind, wenn energiewirtschaftlich relevante Daten (ERD) vorliegen, d.h. es müssen abrechnungs-, bilanzierungs- oder netzrelevante Messwerte erfasst werden, sog. Netzzähler. Soweit Zähler nur die Strommengen erfassen soll, die pro Ladevorgang entstehen und eine Untermessung darstellen, ist das MsbG nicht anwendbar, sog. Verrechnungszähler.*<sup>51</sup>

<sup>50</sup> Hollinger, in: Schade/Hollinger, 1. Aufl. 2015, MessEG § 3 Rn. 40.

<sup>51</sup> BNetzA, BK6-22-253, Positionspapier zur Konkretisierung der Reichweite energiewirtschaftlich relevanter Mess- und Steuerungsvorgänge nach § 19 Absatz 2 MsbG vom 13.2.2023, S. 3 ff.

Gem. § 2 Nr. 3 MsbG ist der Anschlussnutzer der zur Nutzung des Netzanschlusses berechnigte Letztverbraucher. Letztverbraucher sind natürliche oder juristische Personen, die Energie für den eigenen Verbrauch oder für den Betrieb von Ladepunkten zur Versorgung von Elektromobilitätsnutzern beziehen, § 2 Nr. 8 MsbG. Damit sind Ladepunktbetreiber regelmäßig als Anschlussnutzer einzuordnen. Allerdings gehören, anders als im Kontext des EnWG, auch Ladepunktkunden zu den Letztverbrauchern i.S.d. MsbG. Der Ladepunktbetreiber nutzt den Anschluss, um die Nutzung der Ladepunkte anderen Elektrofahrzeugnutzern zu gestatten, der Fahrzeugnutzer ist Anschlussnutzer, da er mittels Ladepunkt das Fahrzeug aufladen will, vgl. BT-Drs. 18/8919, 23. Diese Situation liegt meistens vor, wenn der Ladepunktbetreiber auch gleichzeitig an der LIS lädt, d.h. wenn der Logistikunternehmer zugleich Betreiber und Verbraucher ist. Ladepunktkunden sind jedoch dann keine Anschlussnutzer, wenn diesen die Rechte nach § 5, 6 MsbG nicht zustehen sollen (wechselnde Kunden).

Anschlussnehmer ist der Eigentümer oder Erbbauberechtigte eines Grundstücks oder Gebäudes, das an das Energieversorgungsnetz angeschlossen ist oder die natürliche oder juristische Person, in deren Auftrag ein Grundstück oder Gebäude an das Energieversorgungsnetz angeschlossen wird, vgl. § 2 Nr. 2 MsbG. Dies wird nach hier angedachten Szenario regelmäßig das Logistikunternehmen sein auf dessen Grundstück die LIS errichtet wird.

Der Messstellenbetrieb ist Aufgabe des grundzuständigen Messstellenbetreibers (regelmäßig Netzbetreiber), vgl. § 3 MsbG, soweit nicht eine anderweitige Vereinbarung nach § 5 oder § 6 getroffen worden ist. Danach können Anschlussnutzer bzw. Anschlussnehmer regelmäßig einen eigenen Messstellenbetreiber beauftragen (Liberalisierung des Messstellenmarkts). Die Aufgaben des Messstellenbetreibers sind in § 3 MsbG beschrieben.

Die Durchführung des Messstellenbetriebs bedarf folgender Verträge des Messstellenbetreibers (Messstellenverträge):

- mit dem Anschlussnutzer oder dem Anschlussnehmer,
- mit dem Energielieferanten auf dessen Verlangen,
- mit dem Netzbetreiber für jede Messstelle.

Soweit ein Logistikunternehmen bzw. zwei gemeinsam einen Ladepunkt betreiben und das MsbG relevant ist (Netzzähler) können diese als Anschlussnutzer einen Messstellenvertrag (Grundzuständig oder anderer Messstellenbetreiber) abschließen. Es bietet sich zur Vereinfachung jedoch an, dass nur ein Unternehmen als Anschlussnutzer gilt, auch wenn intern ein gemeinsamer Betrieb vereinbart wird. Es bietet sich zudem an, dass das Unternehmen auf dessen Grund die LIS errichtet ist, auch als Anschlussnutzer auftritt. Dieses Unternehmen ist dann Anschlussnehmer, sodass dann die Rechte und Pflichten des § 6 MsbG gelten. Welche Art Messsystem einzubauen ist, ist je nach Fall zu prüfen. Ob ein intelligentes Messsystem einzubauen ist, richtet sich nach § 29 MsbG.

### 3.2.3 Erwerbsmöglichkeiten (LIS)

Es kommen unterschiedliche Möglichkeiten in Betracht, LIS zu erwerben. Der Begriff „Erwerb“ wird nach dem oben definierten Verständnis i.S.e. Zugriffsmöglichkeit verwendet.

Die nachfolgenden Ausführungen stellen keine abschließende Auflistung von Erwerbsmöglichkeiten dar, sondern beschränken sich auf die Optionen Kauf, Miete, Pacht und Leasing.

### 3.2.3.1 Kauf

Soll bestehende oder neu zu errichtende LIS erworben werden, kann dies selbstverständlich durch Kauf erfolgen. Auf schuldrechtlicher Ebene verpflichtet sich der Verkäufer zur Übereignung der LIS an den Erwerber, der Käufer verpflichtet sich im Gegenzug zur Geldleistung. Eine Besonderheit liegt beim Kauf darin, dass sich Ansprüche des Käufers (z. B. Nacherfüllung, Minderung, Schadensersatz) bei einer etwaigen Mangelhaftigkeit der LIS nach den speziellen kaufrechtlichen Mängelgewährleistungsvorschriften richten, vgl. §§ 434 ff. BGB. Grundsätzlich ist dem Verkäufer zunächst eine Nacherfüllungsmöglichkeit zu gewähren. Die Rechte des Käufers zum Rücktritt, zur Minderung, zum Schadensersatz statt der Leistung oder zum Ersatz vergeblicher Aufwendungen sind in der Regel gegenüber der Nacherfüllung nachrangig, sodass dem Verkäufer eine zweite Erfüllungschance eingeräumt wird.<sup>52</sup>

Die Kaufpreiszahlung kann als Ratenzahlung vereinbart werden. Wann im Rahmen einer solchen Vereinbarung das Eigentum an der LIS übergeht, hängt von den Abreden der Parteien ab. Ist nichts abweichendes vereinbart, geht das Eigentum im Zweifel mit vollständiger Kaufpreiszahlung über, vgl. § 449 Abs. 1 BGB, sog. einfacher Eigentumsvorbehalt.<sup>53</sup>

### Handelsrechtliche Besonderheiten

Es können bei einem LIS-Kauf handelsrechtliche Besonderheiten einschlägig sein. Diese kommen hier deshalb in Betracht, weil bei durch Logistikunternehmen geschlossenen Verträgen ganz regelmäßig beide Parteien ein Handelsgewerbe (vgl. § 1 Abs. 2 HGB) betreiben und damit Kaufleute i. S. v. § 1 Abs. 1 HGB sein dürften. Folge dessen ist, dass alle zum Betriebe dieses Handelsgewerbes gehörenden Geschäfte als „Handelsgeschäfte“ gem. § 343 Abs. 1 HGB zu qualifizieren sind.

Die nachfolgenden Ausführungen gewähren einen Überblick der wichtigsten Folgen, die sich aus der Anwendbarkeit von HGB-Regeln ergeben.

Bei einem LIS-Kauf dürfte in nahezu allen Fällen ein beiderseitiges Handelsgeschäft vorliegen, vgl. § 343 HGB. Dies ist deshalb relevant, weil einige HGB-Normen ein solches voraussetzen, um ihre Rechtsfolgen zu entfalten (vgl. etwa § 377 Abs. 1 HGB). Neben den §§ 434 ff. BGB sind dann die §§ 373 ff. HGB zu berücksichtigen. Insb. besteht für den Verkäufer beim sog. Handelskauf gem. § 373 Abs. 1 HGB eine Hinterlegungsmöglichkeit auf Kosten des Käufers, sofern der Käufer sich im Annahmeverzug befindet. Zudem trifft den Käufer eine Rügeobliegenheit. Demnach hat der Käufer die Kaufsache unverzüglich nach Ablieferung durch den Verkäufer auf Mängel hin zu untersuchen und verliert ggf. seine Mängelgewährleistungsrechte, wenn er es versäumt, erkennbare Mängel zu reklamieren, vgl. § 377 HGB.

### 3.2.3.2 Miete

LIS kann ebenso Gegenstand eines mietrechtlichen Vertragsverhältnisses sein. Die rechtlichen Vorgaben ergeben sich aus den §§ 535 ff. BGB. Die LIS bleibt in diesem Fall im Eigentum des Vermieters, während dem Mieter die Nutzungsmöglichkeit gegen Mietzahlung eingeräumt wird.<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup> Maultzsch, in: MüKo BGB § 437 Rn. 3.

<sup>53</sup> Mock, in: beckOK BGB § 449 Rn. 19.

Ein Mietvertrag räumt dem Mieter nicht das Recht zur sog. Früchteziehung ein. Hierin besteht ein wesentlicher Unterschied zur Pacht.<sup>55</sup> § 99 Abs. 1 BGB definiert sog. Sachfrüchte. Darunter fallen die Erzeugnisse einer Sache sowie die sonstige Ausbeute, welche aus der Sache ihrer Bestimmung gemäß gewonnen wird. Unter einer sonstigen Ausbeute i.d.S. sind Erzeugnisse zu verstehen, welche aus der Sache ihrer Bestimmung nach gewonnen werden.<sup>56</sup> Die Sache (hier LIS) dient ihrer Bestimmung nach dazu, Strom gegen Zahlung der Nutzer abzugeben. Mit LIS-Betrieb erwirtschaftete Geldbeträge stellen demnach eine Ausbeute im o.g. Sinne dar. Diese Ausbeute dürfte das Logistikunternehmen als Mieter der LIS nach den mietrechtlichen Vorschriften grds. nicht behalten. Eine individualvertragliche Anpassung wäre zwar denkbar (Mietvertrag mit Recht des Mieters zur Früchteziehung). Allerdings erscheint es zielführender, einen Pachtvertrag abzuschließen, der gerade das gewünschte Merkmal der Früchteziehung umfasst und auf den darüber hinaus die mietrechtlichen Vorschriften des BGB weitgehend Anwendung finden, vgl. § 581 Abs. 1, 2 BGB.

### 3.2.3.3 Pacht

Logistikunternehmen könnten einen Pachtvertrag schließen, um so die LIS zu ihren Zwecken nutzen zu können. Auf Pachtverträge finden weitgehend die mietrechtlichen Vorschriften Anwendung, vgl. § 581 Abs. 2 BGB. Im Unterschied zum Mietvertrag ist hier wesentlicher Vertragsinhalt, dass der Pächter zur Früchteziehung berechtigt ist, vgl. §§ 581 Abs. 1 BGB.

Während jedenfalls im Wohnraummietrecht eine bestimmte Laufzeit (Befristung) nur ausnahmsweise zulässig ist (vgl. § 575 BGB), kann diese bei Pachtverträgen grds. frei festgelegt werden<sup>57</sup>. Das Pachtverhältnis kann beendet werden durch Zeitablauf, Kündigung oder Aufhebungsvereinbarung.<sup>58</sup> Die allgemeinen Kündigungsvorschriften des Mietrechts (insb. § 543 BGB) finden Anwendung; Abweichungen für Kündigungen im Pachtrecht sind abschließend in den §§ 584, 584a BGB geregelt.<sup>59</sup>

Ein Pachtvertrag ohne bestimmte Laufzeit kann immer nur zum Ende des Pachtjahres gekündigt werden (vgl. § 584 Abs. 1 1. Hs. BGB). Die Kündigung muss bis zum dritten Werktag des halben Jahres ausgesprochen werden, zu dessen Ende die Kündigung wirksam werden soll, vgl. § 548 Abs. 1 2. Hs. BGB.

### 3.2.3.4 Leasing

Auch ein Leasing von LIS kommt in Betracht. Ein Leasingvertrag zeichnet sich im Wesentlichen dadurch aus, dass der Leasinggeber dem Leasingnehmer eine Sache zur Nutzung überlässt, und der Leasingnehmer (typischerweise monatliche) Raten an den Leasinggeber zahlt.<sup>60</sup>

Es gibt verschiedene Formen von Leasing (Vertragsfreiheit). Die beiden wesentlichen Formen sind das sog. Operative Leasing (dieses entspricht einem gewöhnlichen Mietvertrag gem. § 535 BGB<sup>61</sup>) einerseits sowie Finanzierungsleasing andererseits. Wesentliches Charakteristikum des

---

<sup>55</sup> Geldmacher, in: Fritz/Geldmacher/Leo Gewerberaummietrecht § 1 Rn. 34.

<sup>56</sup> Mössner, in: beckOGK BGB § 99 Rn. 7.

<sup>57</sup> vgl. hierzu Schlinker, in: beckOGK BGB § 584 Rn. 3.

<sup>58</sup> Klein-Blenkers, in: Dauner-Lieb/Langen BGB Schuldrecht § 581 Rn. 49.

<sup>59</sup> Klein-Blenkers, in: Dauner-Lieb/Langen BGB Schuldrecht § 581 Rn. 49.

<sup>60</sup> Ziemßen, in: beckOGK BGB § 535 Rn. 821.

<sup>61</sup> Ziemßen, in: beckOGK BGB § 535 Rn. 811, 1338f.

Finanzierungsleasings ist, dass eine Übernahmemöglichkeit am Vertragsende vorgesehen ist. Damit ähnelt es dem Kaufrecht (konkret einem Kauf auf Ratenzahlung, bei dem ein Eigentumserwerb vorgesehen ist), stellt aber nach herrschender Ansicht grds. dennoch ein Rechtsinstitut des Mietrechts dar.<sup>62</sup> Es gibt zahlreiche Ausgestaltungsmöglichkeiten von Leasingverträgen, so kann etwa zugunsten des Leasingnehmers beim Finanzierungsleasing eine Wahlmöglichkeit vereinbart werden, die Sache (hier LIS) (ggf. gegen Abschlagszahlung bei Vertragsende) zu übernehmen, oder nicht.

Auch ein Leasingvertrag sieht nicht automatisch ein Recht des Leasingnehmers zur Früchteziehung vor. Ein solches sollte explizit im Vertrag verankert werden.

### 3.2.3.5 Werkvertrag

Beauftragt das Logistikunternehmen ein externes Unternehmen mit dem Aufbau der LIS, greifen die Regelungen des Werkvertrags nach §§ 631 ff. BGB. In diesem verpflichtet sich der Unternehmer zur Herstellung des vereinbarten Werks, während der Besteller – hier das Logistikunternehmen – zur Zahlung der Vergütung verpflichtet ist, vgl. § 631 Abs. 1 BGB. Ein Werkvertrag liegt insbesondere vor, wenn eine bereits vorhandene oder noch zu errichtende LIS durch einen Dritten betriebsbereit gemacht werden soll, etwa durch Einbetonieren. Zentrale Elemente des Werkvertragsrechts sind die Abnahme nach § 640 BGB, die den Besteller zur Annahme des Werks bei vertragsgemäßer Fertigstellung verpflichtet, sowie die Mängelrechte nach §§ 637 ff. BGB bei fehlerhafter Leistung. Zudem wird die Vergütung grundsätzlich mit der Abnahme fällig, vgl. §§ 632, 641 Abs. 1 BGB. Der Besteller kann den Vertrag jederzeit ohne Angabe von Gründen kündigen, bleibt jedoch zur Zahlung der vereinbarten Vergütung verpflichtet – abzüglich ersparter Aufwendungen des Unternehmers, vgl. § 648 BGB.

### 3.2.3.6 Gesetzlicher Eigentumserwerb?

Typischerweise werden jedenfalls Miete, Pacht und Leasing der LIS insb. dann in Betracht kommen, wenn das LIS-Sharing auf einem fremden Grundstück erfolgen soll. Allerdings wäre es nicht ausgeschlossen, auf einem eigenen Grundstück in fremdem Eigentum stehende LIS zu nutzen. Es stellt sich die Frage, ob hierdurch ein gesetzlicher Eigentumserwerb herbeigeführt wird, denn die LIS könnte wesentlicher Bestandteil des Grundstücks werden, vgl. §§ 94 Abs. 1, 946 BGB. Das Eigentum an der LIS würde dann unabhängig vom Parteiwillen auf den Grundstückseigentümer übergehen. Allerdings gilt dies nicht, wenn eine Sache von vorneherein nur vorübergehend mit einem Grundstück verbunden werden soll. Verbindet ein Mieter, Pächter oder ein vergleichbar obligatorisch Berechtigter bewegliche Sachen mit einem Grundstück, so spricht eine tatsächliche Vermutung dafür, dass dies nur für die Dauer des Vertragsverhältnisses und damit zu einem vorübergehenden Zweck geschieht. Da sich aus dem Parteiwillen hier nichts anderweitiges ergeben und keine dauerhafte Verbindung gewollt sein dürfte, bleibt es bei der Vermutungswirkung und es tritt kein gesetzlicher Eigentumserwerb ein.<sup>63</sup>

### 3.2.3.7 Mehrere Verträge bzw. Mischvertrag

Denkbar wäre schließlich auch, mit einem externen bzw. Partnerunternehmen mehrere Verträge zu schließen, oder aber Elemente verschiedener Vertragstypen zu kombinieren (sog. Mischvertrag). Ein Logistikunternehmen könnte bspw. zunächst im Rahmen eines Werkvertrages eine Ladesäule errichten lassen und diese anschließend im Rahmen eines Mietvertrages gegen Mietzahlung nutzen. Denkbar

<sup>62</sup> Ziemßen, in: beckOGK BGB § 535 Rn. 769.

<sup>63</sup> Füller, in: MüKo BGB § 946 Rn. 7.

wäre aber auch, alle vorgenannten Aspekte in einem einzigen Vertrag zu kombinieren. Der Abschluss von Mischverträgen ist rechtlich zulässig. Welche rechtlichen Bestimmungen Anwendung finden, richtet sich nach der herrschenden „Übergewichtstheorie“ danach, welcher Vertragszweck überwiegt.<sup>64</sup> Liegt also bspw. ein Mietvertrag mit werkvertraglichen Elementen vor, wären die §§ 535 ff. BGB einschlägig. Aus praktischen Gesichtspunkten empfiehlt es sich, Vertragstypen getrennt zu halten, um eine klare Abgrenzung der verschiedenen Rechte und Pflichten übersichtlich zu gewährleisten.

### 3.2.3.8 Vertragsempfehlung bei Nutzung fremder LIS

Wenn Logistikunternehmen beabsichtigen, in fremdem Eigentum stehende LIS zu nutzen, sollte dies im Rahmen eines Pachtvertrages erfolgen. Dies gilt auch dann, wenn der Betrieb der LIS auf einen externen CPO übertragen werden soll. Die §§ 581 ff. BGB i.V.m. den mietrechtlichen Vorschriften bieten für die vorliegend beschriebene Konstellation die passgenaueste Lösung. Insbesondere die beabsichtigte Früchteziehung durch das Logistikunternehmen ist in § 581 BGB explizit geregelt. Vorteilhaft ist zudem die flexible Festlegung der Pachtzeit, welche Planungssicherheit mit sich bringt.

### 3.2.3.9 Besonderheiten bei öLIS

Wird LIS der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt, entsteht mit dem Ladevorgang ein Vertragsverhältnis zu den jeweiligen Nutzern. Indem die Nutzer eine Ladesäule anfahren und den Ladevorgang ihres Fahrzeuges starten, geben sie konkludent ein Vertragsangebot auf das sog. *invitatio ad offerendum*, also die Aufforderung zur Angebotsabgabe des CPO, ab, vgl. § 145 BGB. Worin die Annahme des CPO besteht, hängt von der konkreten Ausgestaltung ab. In der Regel dürfte es im (wenn auch automatisierten) Freischalten der Ladesäule liegen. Zwischen Nutzer und CPO kommt dann ein Einzelvertrag über die Stromlieferung zustande.

In der Regel dürfte die Vertragskonstellation so ausgestaltet sein, der CPO einen EMP beauftragt, den Nutzern von Elektrofahrzeugen das punktuelle Aufladen zu ermöglichen. Hier stellt der CPO lediglich die LIS zur Verfügung; das Vertragsverhältnis besteht hier zwischen den Nutzern der LIS und dem EMP.<sup>65</sup>

## 3.3 Finanzierung

### 3.3.1 Finanzierungs- und Förderrahmen

Die Errichtung und der Betrieb von Ladeinfrastruktur im Depot ist zunehmend Gegenstand von Förderprogrammen auch für den Bereich Nutzfahrzeuge. Dabei können Förderrichtlinien sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene erlassen sein. Insoweit werden regelmäßig Bedingungen gestellt, wie die öffentliche/nicht-öffentliche Zugänglichkeit der LIS oder die Ladeleistung.

Unternehmen sollten regelmäßig prüfen, ob etwaige Förderaufrufe bestehen. Einige Portale sammeln Förderprogramme und stellen sie dar.<sup>66</sup>

<sup>64</sup> Borzutzki-Pasing, in: Hannemann/Wiegner, Münchener Handbuch Mietrecht § 74 Rn. 19.

<sup>65</sup> Vgl. hierzu Oldiges/Reimann, in: „E-Charging von Elektrofahrzeugen – Herausforderungen aus stromsteuerlicher und umsatzsteuerlicher Sicht“, DStR 2019, 1125 (1126).

<sup>66</sup> Vgl. Förderleitfaden <https://chargehere.de/foerderung-ladeinfrastruktur-2024-foerderleitfaden-fuer-ladesaeulen/#4>.

### 3.3.2 Gründung einer GmbH / GmbH & Co. KG

Denkbar ist, im Rahmen des LIS-Sharing die Gründung einer Gesellschaft in Betracht zu ziehen, denn dies kann aus mehrererlei Hinsicht attraktiv sein. Der konkrete Gesellschaftszweck kann individuell im Gesellschaftsvertrag bestimmt werden. Ebenso können Verantwortlichkeiten klar geregelt werden.

Es existieren zahlreiche Personen- sowie Kapitalgesellschaftsmodelle. Nicht alle davon bieten sich gleichermaßen für die von den Logistikunternehmen verfolgten Zwecke an. Aus diesem Grund erfolgt zunächst eine kurze Abgrenzung, bevor der Fokus auf die Gesellschaftsformen GmbH und GmbH & Co. KG gelegt wird.

#### 3.3.2.1 Personengesellschaften

Personengesellschaften dürften bereits aufgrund der ihnen mehrheitlich fehlenden Haftungsbeschränkung ungeeignet sein. Gesellschafter haften hier kraft Gesetzes aus ihrer Gesellschaftsbeteiligung mit ihrem Privatvermögen in voller Höhe.<sup>67</sup> Dies betrifft insb. die Personengesellschaften GbR, OHG und KG. Einen Sonderfall stellt insoweit die GmbH & Co. KG dar, auf welche im Folgenden näher eingegangen wird. Als Kapitalgesellschaft kommt hier insb. die GmbH in Betracht, da sie den verfolgten Interessen am ehesten gerecht werden dürfte.

#### 3.3.2.2 Kapitalgesellschaften

Zu den wesentlichen Kapitalgesellschaften zählen die GmbH, UG (haftungsbeschränkt) und AG. Ihnen ist der wesentliche Vorteil gemein, dass die Haftung grds. auf das Gesellschaftsvermögen beschränkt ist, und die Gesellschafter bzw. Aktionäre nicht mit ihrem Privatvermögen haften, vgl. §§ 13 Abs. 2 GmbHG, 1 Abs. 1 S. 2 AktG.

Die Gründung einer Unternehmergeellschaft - UG bringt den Nachteil mit sich, dass 25 % Gewinne als Rücklage gespart werden müssen, bis die für eine GmbH erforderliche Einlagehöhe von 25.000 € erreicht ist.

Eine AG wiederum ist sehr komplex; so gibt es aufwändige Publikationspflichten, einen hohen Gründungsaufwand und strenge gesetzliche Vorgaben, vgl. nur §§ 27, 152, 171, 177 AktG.

#### 3.3.2.3 GmbH / GmbH & Co. KG

Beide Gesellschaftsformen weisen zahlreiche Gemeinsamkeiten auf. Ein wesentlicher Grund hierfür ist, dass die GmbH & Co. KG gem. § 264a Abs. 1 HGB wie eine Kapitalgesellschaft behandelt wird und sie folglich weitgehend gleichläufige Pflichten trifft wie die GmbH.

Der maßgebliche Vorteil von GmbH bzw. GmbH & Co. KG besteht in der begrenzten Haftung. Sowohl das Kapitalbindungs- als auch das Kapitalverlustrisiko sind auf die im Gesellschaftsvertrag festgelegte Stammeinlage begrenzt. Im Vergleich zu anderen (Kapital-)Gesellschaften, welche den Vorteil der Haftungsbegrenzung für die Gesellschafter ebenfalls bieten, sind sie überdies vergleichsweise einfach zu gründen und die laufenden Kosten sind überschaubar.

Beide Gesellschaftsformen treffen dieselben Buchhaltungs- und Bilanzierungspflichten, vgl. § 238 HGB (Pflicht zur sog. Doppelten Buchführung), vgl. § 242 HGB (Pflicht zur Erstellung von Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung), vgl. § 325 HGB (Veröffentlichungspflicht des Jahresabschlusses). Zudem

---

<sup>67</sup> Heinemeyer, in: MüKoBGB § 421 Rn. 40.

muss der Gesellschaftsvertrag einer GmbH stets notariell beurkundet werden, was mit Kosten verbunden ist, vgl. § 2 Abs. 1 S. 1 GmbHG.

Ein wesentlicher Unterschied besteht in der konkreten Ausgestaltung der Haftung. Die Haftung der GmbH als Kapitalgesellschaft ist beschränkt auf das Gesellschaftsvermögen.<sup>68</sup> Die GmbH & Co. KG stellt hingegen eine Sonderform der KG dar und ist somit eine Personengesellschaft. Als Komplementärin (= persönlich haftender Gesellschafter gem. § 161 Abs. 1 HGB) wird dabei eine GmbH eingesetzt, während die Kommanditisten nur in der Höhe ihrer jeweiligen Einlage haften. So kann trotz des Charakters einer Personengesellschaft die Haftung faktisch auf gesellschaftliches Vermögen beschränkt werden, denn die Haftsumme der GmbH als Komplementärin besteht lediglich in ihrer Stammeinlage von mind. 25.000 €, vgl. § 5 Abs. 1 GmbHG.

Die GmbH wird im Rechtsverkehr durch ihren Geschäftsführer vertreten, vgl. § 35 Abs. 1 S. 1 GmbHG. Bei der GmbH & Co. KG erfolgt die Vertretung nach außen mangels abweichender Regelung durch sämtliche Komplementäre<sup>69</sup>; Kommanditisten sind gem. § 170 Abs. 1 HGB von der Vertretung ausgeschlossen. Allerdings bleibt es unbenommen, einen Kommanditisten als Geschäftsführer der Komplementär-GmbH zu bestellen.<sup>70</sup>

Zum Teil bestehen auch Unterschiede in der steuerlichen Behandlung der beiden Rechtsformen, insgesamt sind diese jedoch marginal. Die GmbH & Co. KG kann steuerliche Vorteile bieten, da die Gewinne der KG den Gesellschaftern zugerechnet werden (Kommanditisten sind mit ihren Gewinnanteilen aus der GmbH & Co. KG einkommensteuerpflichtig, vgl. § 15 EStG) und diese ihre persönlichen Steuersätze anwenden können. Dies kann insbesondere bei hohen persönlichen Steuersätzen vorteilhaft sein. Von solchen Sonderkonstellationen abgesehen, werden die beiden Gesellschaftsformen steuerlich weitgehend gleich behandelt. Es fallen Körperschaftsteuer (vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 1 KStG), Gewerbesteuer und Umsatzsteuer an sowie der Solidaritätszuschlag.

Ferner kann die Gründung und Verwaltung einer GmbH & Co. KG höhere Kosten verursachen als die einer GmbH. Dies liegt daran, dass sowohl die GmbH als auch die KG gegründet und verwaltet werden müssen, was zusätzliche rechtliche und buchhalterische Aufwendungen mit sich bringt.

Ein Vorteil der GmbH & Co. KG liegt in der vereinfachten Kapitalbeschaffung. Die Struktur der GmbH & Co. KG ermöglicht eine leichtere Kapitalbeschaffung und -erhaltung, da die Kommanditisten Kapital einbringen können, ohne eine aktive Rolle in der Geschäftsführung übernehmen zu müssen. Mit einer Kapitaleinbringung durch Kommanditisten geht freilich ein erhöhtes Risiko einher. Denn Kommanditisten haften mit ihrer Einlage in voller Höhe.

Während die GmbH & Co. KG demnach flexibler mit einem höheren Grundkapital ausgestattet werden kann, sind Gründung sowie Betrieb einer GmbH weniger komplex und transparenter.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass beide Rechtsformen Vor- und Nachteile bieten, die sich in einzelnen Aspekten unterscheiden, im Ergebnis jedoch gleichwertig sind. Beide Gesellschaftsformen sind gut geeignet, im Rahmen des hier angestrebten Vorhabens eingesetzt zu werden.

---

<sup>68</sup> *Schaal*, in: Erbs/Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze § 13 GmbHG Rn. 3.

<sup>69</sup> *Beyer*, in: BeckOK HGB § 170 Rn. 10.

<sup>70</sup> *Beyer*, in: BeckOK HGB § 170 Rn. 37.

*Letztlich kommt es bei der Rechtsformwahl auf die konkreten Umstände des Einzelfalles an. Maßgeblich zu berücksichtigen ist sowohl bei Gründung einer GmbH als auch GmbH & Co. KG in jedem Fall ein sorgfältig formulierter Gesellschaftsvertrag.*

### 3.3.3 THG-Quotenhandel

Innerhalb Deutschlands sind Inverkehrbringer von Kraftstoffen gesetzlich verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasen durch die von ihnen in Verkehr gebrachten Kraftstoffe um einen bestimmten Prozentsatz zu mindern, §§ 37a ff BImSchG. Den Verpflichteten stehen dafür verschiedene Erfüllungsoptionen zur Verfügung, beispielsweise der Einsatz von Biokraftstoffen, grünem Wasserstoff oder Strom für Elektrofahrzeuge. Um den Aufbau der Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu unterstützen, wird der Strom, der in Elektrofahrzeugen genutzt wird, mit dem dreifachen seines Energiegehaltes für die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) angerechnet.<sup>71</sup>

Durch die Anrechnung der THG-Emissionsminderung bei der Nutzung von Strom in Straßenfahrzeugen können Fahrzeugbesitzer rein elektrischer Straßenfahrzeuge (inkl. Klasse N1-N3) und die Betreiber von öffentlichen Ladepunkten Erlöse erzielen (die Erlöse variieren je nach Marktlage), indem die Nachweise an Inverkehrbringer von Kraftstoffen verkauft werden können. **Zusätzlich gibt es Anbieter, die die Abwicklung des THG-Handels übernehmen und teilweise Prämien anbieten.**

Grundsätzlich erfolgt die Anrechnung der Strommengen abhängig davon, ob ein öffentlicher Ladepunkt betrieben wird (§ 6 der 38. BImSchV) oder eine private oder betriebliche Nutzung (§ 7 der 38. BImSchV) erfolgt. Die Betreiber öffentlicher Ladepunkte können für die an diesen Ladepunkten gemessenen Strommengen THG-Emissionsminderungsbescheinigungen erhalten. Die Besitzer von rein elektrischen Fahrzeugen erhalten über Schätzwerte zur geladenen Lademenge je Fahrzeug Emissionsminderungsbescheinigungen. Damit wird berücksichtigt, dass nicht alle Ladeeinrichtungen, die für das Laden der eigenen Flottenfahrzeuge eingesetzt werden, den Vorgaben des Mess- und Eichrechts entsprechen.

Grundsätzlich müssen zur Anrechnung von Strommengen der Elektromobilität im Straßenverkehr drei Verfahrensschritte absolviert werden:

- Mengenmelde- und Feststellungsverfahren beim Umweltbundesamt (UBA-Bescheinigung): Das Umweltbundesamt stellt Bescheinigungen über Strommengen aus, die nachweislich im Straßenverkehr zum Einsatz kamen. Anrechenbar sind also Strommengen, die öffentlichen Ladepunkten entnommen wurden. Darüber hinaus kann zur Abbildung des nicht-öffentlichen Ladens pro reinem Batterieelektrofahrzeug und Jahr ein pauschaler Schätzwert bescheinigt werden. Schätzwerte zu N1-N3 liegen zwischen 3 000 kWh und 33 400 kWh<sup>72</sup> Hier sind jedoch besondere Fristen bei der Beantragung zu beachten. Zudem erfolgt die Beantragung durch bestimmte Anbieter, soweit gewünscht. Sie muss jährlich neu beantragt werden.
- Der Abschluss eines schriftlichen Quotenübertragungsvertrages mit einem Quotenverpflichteten und

<sup>71</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/kraftstoffe-antriebe/vollzug-38-bimschv-anrechnung-von-strom-fuer#undefined>.

<sup>72</sup> <https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/3a0huLF7ZaJUQb2ZbE/content/3a0huLF7ZaJUQb2ZbE/BAnz%20AT%2028.08.2023%20B2.pdf?inline>.

- der Dritte legt diese Bescheinigung zusammen mit der Kopie des Übertragungsvertrags und dem Formular 1199 der Biokraftstoffquotenstelle (Hauptzollamt Frankfurt Oder) vor.

## 3.4 Errichtung

### 3.4.1 Baurecht

#### 3.4.1.1 Allgemein

Im Rahmen des Baurechts sind das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht zu beachten, die sich auf die Zulässigkeit von Bauvorhaben beziehen.

- Das Bauplanungsrecht dient dazu die bauliche Nutzung von Grundstücken und Bodenflächen in Gemeinden vorzubereiten und zu leiten und liegt in Bundeskompetenz, vgl. § 1 Abs. 1 BauGB. Es bestimmt, ob und in welcher Weise gebaut werden darf, wobei im Mittelpunkt die Frage steht, ob das jeweilige Vorhaben für die städtebauliche Entwicklung erheblich ist, sodass eine bauplanungsrechtliche Prüfung notwendig wird.<sup>73</sup>
- Das Bauordnungsrecht liegt in der Kompetenz der Länder und enthält ordnungsrechtliche Anforderungen an die Anordnung, Errichtung, Änderung, Instandhaltung und den Abbruch einzelner baulicher Anlagen.<sup>74</sup>

Im Fokus des Bauplanungs- als auch des Bauordnungsrechts steht der Begriff der baulichen Anlage. Aufgrund der unterschiedlichen Regelungszwecke (Städtebauliche Entwicklung vs. ordnungsrechtliche Bauaufsicht), besteht, trotz eines hohen Grades an Überschneidungen, keine vollständige inhaltliche Übereinstimmung. Der bodenrechtliche Begriff der baulichen Anlage i.S.d. § 29 BauGB und der bauordnungsrechtliche Begriff, z.B. i.S.d. § 2 MBO, sind daher unabhängig voneinander zu prüfen.

Bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur sind unterschiedliche Ausgestaltungen möglich.

1. Wandladestationen(sog. Wallboxen) werden an Gebäuden errichtet.
2. Davon zu unterscheiden sind Ladesäulen die freistehend aufgestellt werden.
3. Eine dritte Variante bilden mobile Ladestationen, die ortsunabhängig genutzt werden können bzw. Ladesäulen, die bewegt werden können (z.B. Rollen).

**Exkurs:** Ob eine Baugenehmigung notwendig ist bzw. baurechtliche Erwägungen Relevanz entfalten, ist derzeit für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur umstritten. Nach der Rechtsprechung des BayVG<sup>75</sup> und des OVG Berlin Brandenburg<sup>76</sup> können Ladesäulen, „in der Größenordnung herkömmlicher Parkscheinautomaten“ ohne Baugenehmigung errichtet werden. Auch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg geht von dieser Einordnung aus.<sup>77</sup> Beide Gerichte gehen davon aus, dass es sich bei der LIS

<sup>73</sup> Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, § 29 Rn. 23.

<sup>74</sup> Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger BauGB, § 29 Rn. 23.

<sup>75</sup> Beschl. v. 13.07.2018, Az. 8 CE 18.1071.

<sup>76</sup> Beschl. v. 11.10.2022, Az. 1 S 28.22.

<sup>77</sup> Drucksache 17/ 3944, S. 4 abrufbar unter: [https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP17/Drucksachen/3000/17\\_3944\\_D.pdf](https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP17/Drucksachen/3000/17_3944_D.pdf).

um Straßenzubehör i.S.v. [§ 2 Abs. 2 Nr. 3 BerlStrG](#) bzw. Art. 2 Nr. 3 BayStrWG handelt. Öffentliche Verkehrsanlagen bedürfen in der Folge keiner Baugenehmigung, vgl. § 1 Abs. 2 MBO. In Bundesländern, in denen eine solche Rechtsprechung nicht existiert, bedarf es dagegen grundsätzlich einer Baugenehmigung. Da die LIS dann nicht als Teil der Straßen (Straßenzubehör) gilt, ist zudem eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis notwendig. Antragstellung erfolgt bei der jeweilig zuständigen Straßenbaubehörde.

Soweit keine öffentliche Zugänglichkeit zur LIS ermöglicht werden soll, werden baurechtliche Erwägungen dagegen stets relevant. Da die LIS dann jedoch nicht an Straßen errichtet wird, muss keine Sondernutzungserlaubnis eingeholt werden.

### 3.4.1.2 Bauplanungsrecht

Die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit der Errichtung von Ladeinfrastruktur in Gewerbegebieten richtet sich nach den 29 ff. BauGB.

#### Bauliche Anlage mit bodenrechtlicher Relevanz

Freistehende Ladesäulen oder Ladeparks sind bauliche Anlagen i.S.d. § 29 BauGB, da sie dauerhaft künstlich mit dem Erdboden verbunden sind.<sup>78</sup> Die bodenrechtliche Relevanz ist gegeben, wenn das Vorhaben die in § 1 Abs. 5 und 6 genannten Belange in einer Weise berührt oder berühren kann, „die geeignet ist, das Bedürfnis nach einer ihre Zulässigkeit regelnden verbindlichen Bauleitplanung hervorzurufen.“<sup>79</sup> So kann z.B. das Ortsbild nach § 1 Abs. 5 S. 2 BauGB berührt sein. Bei LIS für schwere Nutzfahrzeuge in Gewerbegebieten ist eine bodenrechtliche Relevanz regelmäßig anzunehmen. Die bodenrechtliche Relevanz ergibt sich außerdem aus dem Umkehrschluss von § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, der Gemeinden die Möglichkeit zur Festsetzung von Flächen für Ladeinfrastruktur (öffentlich und privat) in Bebauungsplänen eröffnet.<sup>80</sup> Bebauungspläne sind Instrumente der Gemeinden, um städtebaulichen Entwicklungen Rechnung tragen zu können, vgl. oben Exkurs.

#### Qualifizierter Bebauungsplan

Wurde ein qualifizierter Bebauungsplan für das Gebiet, in dem die LIS errichtet werden soll, aufgestellt, so richtet sich die Zulässigkeit des Vorhabens nach dessen Festsetzungen (§ 30 Abs. 1 BauGB)<sup>81</sup>. Festsetzungen betreffen dabei mindestens die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen.

*Exkurs: Seit 2021 können Gemeinden öffentliche oder private Flächen für Ladeinfrastruktur elektrisch betriebener Fahrzeuge festsetzen, d.h. LIS, die den Festsetzungen entspricht, ist stets als zulässig anzusehen, vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB. Zudem können private Flächen als öffentlich ausgewiesen werden, sodass diese als öffentliche Verkehrsfläche anzusehen sind und somit einer straßenrechtlichen Widmung bedürfen.<sup>82</sup> Bisher haben Gemeinden vereinzelt von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Ob ein*

<sup>78</sup> Krämer, in: BeckOK BauGB, § 29 Rn. 3.

<sup>79</sup> Reidt, in: Battis/Krautzberger/Löhr, § 29 Rn. 14.

<sup>80</sup> Rieger, in: Schrödter BauGB § 9 Rn. 73.

<sup>81</sup> Möglich sind auch Festsetzungen in einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach § 30 Abs. 2 BauGB.

<sup>82</sup> Reidt, in: Battis/Krautzberger/Löhr, § 9 Rn. 66.

*Bebauungsplan mit Festsetzungen nach Nr. 11 für das eigene Projekt relevant sind, kann ggf. Online eingesehen werden.*

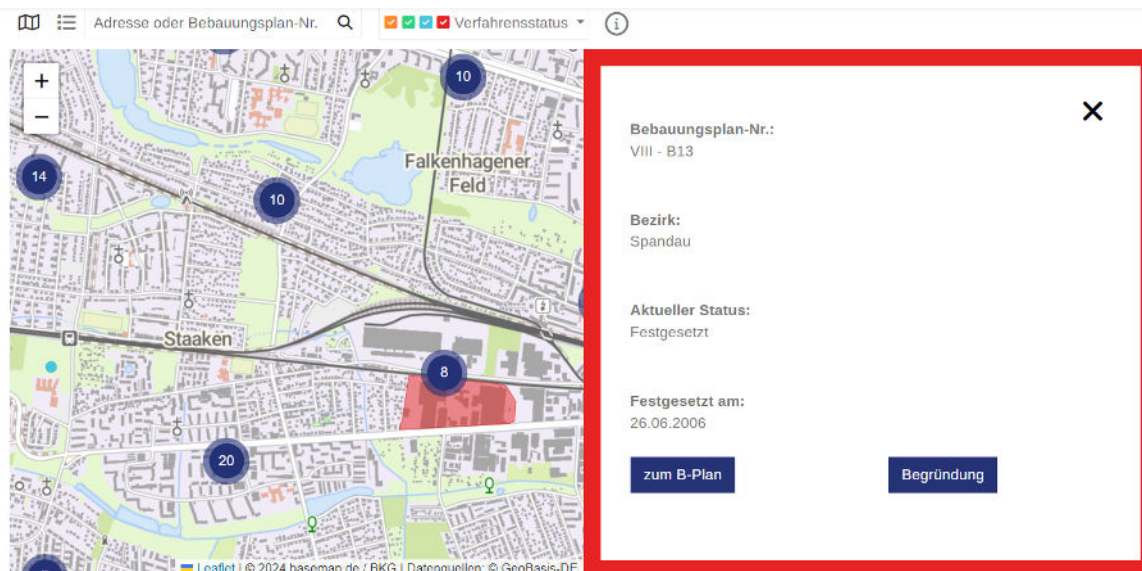


Abbildung 1: Ausschnitt Bebauungspläne Berlin, Abruf unter <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showAreaSelection&mapId=bplan@senstadt&areaSelection=address>

Hervorzuheben ist an dieser Stelle der Aspekt der Art der baulichen Nutzung. Die Baunutzungsverordnung - BauNVO verkörpert anerkannte Planungsgrundsätze, u.a. dadurch, dass in den §§ 2 bis 9 unterschiedliche Baugebiete beschrieben werden, in die sich bauliche Anlagen nach der Art der Nutzung einpassen müssen. Die LIS zur gemeinsamen Nutzung soll nach der hiesigen Annahme in einem Güterverkehrszentrum oder sonstigen Gewerbegebieten errichtet werden. Gewerbegebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben, § 8 Abs 1 Baunutzungsverordnung (BauNVO). Je nach baulicher Ausgestaltung der LIS, Nutzerkreis und erwarteter Auswirkungen auf das nähere Umfeld wird sich auch ein Ladepark (größere Ansammlung von Ladesäulen) regelmäßig in Gewerbegebiete einpassen. Teilweise werden LIS als nicht störende Gewerbebetriebe angesehen werden<sup>83</sup>, die sogar in Mischgebieten zulässig sein können (§ 6 BauNVO). Letztendlich hängt die Einordnung vom Einzelfall ab, wobei eine erhebliche Belästigung von LIS wohl nicht ausgehen kann.

Die Anforderungen an das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen und sonstigen Festsetzungen sind im Einzelfall zu prüfen. Rechtliche Besonderheiten sind hier jedoch regelmäßig nicht zu erwarten.

### Einfacher oder kein Bebauungsplan

Liegt ein einfacher (§ 30 Abs. 3 BauGB) oder kein Bebauungsplan vor, richtet sich die Zulässigkeit danach, ob die LIS im Innen- oder Außenbereich errichtet werden soll, §§ 34, 35 BauGB.

<sup>83</sup> Seifert, in: Kröninger/Aschke/Jeromin, Baugesetzbuch, BauNVO vor § 2 Rn. 42.

Innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist, vgl. § 34 Abs. 1 BauGB. Entspricht das Gebiet einem Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO, so ergibt sich die Zulässigkeit des Vorhabens nach den oben genannten Grundsätzen, vgl. § 34 Abs. 2 BauGB.

Der Außenbereich kann als „die Gesamtheit der von den §§ 30 und 34 nicht erfassten Flächen“ angesehen werden. Der Zuordnung eines Gebietes zum Außenbereich steht es nicht entgegen, wenn das Gebiet im Geltungsbereich eines einfachen Bebauungsplans nach § 30 Abs. 3 BauGB liegt.<sup>84</sup> Vorhaben sind dann zulässig, wenn es sich um ein privilegiertes Vorhaben nach § 35 Abs. 1 BauGB handelt. Für sonstige Vorhaben im Außenbereich besteht ein grundsätzliches Bauverbot mit Ausnahmevorbehalt, § 35 Abs. 2 BauGB. Für bestimmte Vorhaben (begünstigte Vorhaben nach § 35 Abs. 4 BauGB) werden verminderte Anforderungen gestellt. Unter der Annahme das LIS in bestehenden Gewerbegebieten errichtet werden sollen, kann es sich dabei um ein begünstigtes Vorhaben nach § 35 Abs. 4 Nr. 6 BauGB handeln, wonach die bauliche Erweiterung eines zulässigerweise errichteten gewerblichen Betriebs zulässig ist, wenn die Erweiterung im Verhältnis zum vorhandenen Gebäude und Betrieb angemessen ist. Die Zulässigkeit ist jedoch im Einzelfall zu prüfen.

### Weitere Ausprägungen LIS

Wallboxen können zwar, da sie an Gebäuden befestigt sind und diese wiederum mit dem Erdboden verbunden sind, als bauliche Anlagen angesehen werden. Allerdings entfällt bei diesen regelmäßig die bodenrechtliche Relevanz, wenn diese im privaten Bereich genutzt werden.

Bei mobiler LIS, die nicht fest mit den Erdboden verbunden ist, sondern ggf. auf Rädern befestigt ist, werden baurechtliche Erwägungen (bauplanungs- oder bauordnungsrechtliche) nicht relevant.

#### 3.4.1.3 Bauordnungsrecht

Diesbezüglich sind die Landesbauordnungen zu beachten. Freistehende Ladeinfrastruktur gilt stets als bauliche Anlage im Sinne der Bauordnungen (BauO). (Ebenso gelten Wallboxen als bauliche Anlagen, da auch sie mittelbar über das Gebäude mit dem Erdboden verbunden sind.).

In den folgenden BauO sind freistehende LIS zur gewerblichen Nutzung allerdings als genehmigungsfreie Vorhaben aufgezählt: Bremen, Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Berlin, Bayern (Maßvorgaben),<sup>85</sup> Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Ab 2026 besteht die Genehmigungsfreiheit auch in Hamburg<sup>86</sup>. Baden-Württemberg sieht die Verfahrensfreiheit in Wohngebäuden für private Ladestationen für Elektrofahrzeuge vor. Künftig soll auch die Errichtung gewerblicher Ladestationen (zum Beispiel in Tiefgaragen) verfahrensfrei gestellt werden. Derzeit bedeutet dies noch eine Nutzungsänderung des Gebäudes und bedarf der Genehmigung. Zudem werden in Zukunft die mit der Ladeinfrastruktur zusammenhängenden

---

<sup>84</sup> Reidt, in: Battis/Krautzberger/Löhr, § 35 Rn. 2.

<sup>85</sup> <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayBO-57>.

<sup>86</sup> <https://www.architekturblatt.de/neue-bauordnung-hamburg-beschleunigt-baugenehmigungen-und-erleichtert-bauen-im-bestand/> (zuletzt abgerufen am 19.11.2024).

technischen Nebenanlagen, wie beispielsweise Trafo-Stationen, ebenfalls in BW verfahrensfrei gestellt.<sup>87</sup> Dies ist in keinem anderen Bundesland bisher der Fall. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass dann in anderen Ländern eine Baugenehmigung für Transformatoren notwendig bleibt. Allerdings ist eine Angleichung der BauO zu erwarten, da die Verfahrensfreiheit von LIS-Nebenanlagen (u. a. Überdachungen, Nebengebäude, Transformatoren) ) auch im Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung gefordert wird.<sup>88</sup>

Ab wann LIS, insbesondere Schnellladeinfrastruktur, als bauordnungsrechtlich zulässig angesehen wird und welchen Einfluss zusätzliche Stellflächen auf die Zulässigkeit haben können, soll anhand von Ausführungen des Verkehrsministeriums BW veranschaulicht werden.<sup>89</sup> Anzumerken ist, dass diese Grenzen von Bundesland zu Bundesland variieren können.

*„Bei Schnellladehubs auf privaten Baugrundstücken gilt, dass Leitungen sowie Ladestationen für Elektrofahrzeuge ebenso wie Stellplätze bis zu 50 m<sup>2</sup> Nutzfläche (§ 50 Abs. 1 iVm Anhang Nr. 11 lit. b Landesbauordnung BW) baurechtlich verfahrensfrei gestellt sind. Einzelne Schnellladesäulen auf einem Stellplatz bedürfen daher regelmäßig keines baurechtlichen Verfahrens. Schnellladehubs mit einer größeren Zahl an Ladepunkten erfordern entsprechend viele Stellplätze, sodass die gesetzliche Größengrenze in aller Regel überschritten werden dürfte. Dieser Verfahrenspflicht werden auch die als solche eigentlich verfahrensfreien Ladesäulen mit den Ladepunkten erfasst, da sie mit den verfahrenspflichtigen Stellplätzen ein einheitliches und funktionell zusammengehöriges Bauvorhaben darstellen.“*

*Auch wenn eine Baugenehmigungspflicht entfällt sind andere öffentlich-rechtliche Vorgaben (z.B. bauplanungs- s.o., brandschutz-, denkmalschutzrechtliche Vorgaben) zu beachten. Für die Einhaltung der baurechtlichen Vorschriften sind die Bauherren, also die Logistikunternehmen, selbst verantwortlich.*

Insbesondere enthalten Bauordnungen auch Ausführungen zum **Brandschutz** (z.B. § 14 BauO Bln: Bauliche Anlagen sind so anzuordnen, zu errichten, zu ändern und instand zu halten, dass der Entstehung eines Brandes und der Ausbreitung von Feuer und Rauch (Brandausbreitung) vorgebeugt wird und bei einem Brand die Rettung von Menschen und Tieren sowie wirksame Löscharbeiten möglich sind.). Welche Anforderungen konkret gelten ergeben sich aus technischen Normen und sollten mit zuständigen Brandschutzdienststellen und der Bauaufsichtsbehörde geklärt werden. Da es sich bei Ladepunkten um Energieanlagen gem. § 3 Nr. 15 EnWG handelt, sind ebenso sicherheitstechnische Anforderungen zu beachten gem. § 49 Abs. 1 ff. EnWG, siehe hierzu auch § 3 Abs. 5 Ladesäulenverordnung. Dies gilt jedoch für private und öffentliche Ladepunkte.

### 3.4.2 BImSchG

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist dann einschlägig, wenn eine Anlage potenziell schädliche Umwelteinwirkungen hervorrufen kann (§ 1 BImSchG). Ob eine Genehmigung nach dem

---

<sup>87</sup> E-mobil BW, Erleichterte Baubedingungen für Ladestationen, 2024, abrufbar unter: <https://www.e-mobilbw.de/service/meldungen-detail/erleichterte-baubedingungen-fuer-ladestationen> (zuletzt abgerufen am 19.11.2024).

<sup>88</sup> BMDV, Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung, 2022, S. 34, abrufbar unter: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur-2.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur-2.pdf?__blob=publicationFile) (zuletzt abgerufen am 19.11.2024).

<sup>89</sup> Drucksache 17/ 3944, S. 4 abrufbar unter: [https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP17/Drucksachen/3000/17\\_3944\\_D.pdf](https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP17/Drucksachen/3000/17_3944_D.pdf).

BImSchG erforderlich ist, hängt davon ab, ob es sich um eine genehmigungsbedürftige Anlage im Sinne des § 4 BImSchG i. V. m. der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV) handelt.

Ladeinfrastruktur für Elektromobilität (LIS) ist grundsätzlich keine der in der 4. BImSchV aufgeführten genehmigungspflichtigen Anlagen, da sie weder erhebliche Emissionen verursacht noch aufgrund ihrer Art oder Größe als umweltrelevant eingestuft wird. In der Regel reicht daher eine baurechtliche Genehmigung aus, soweit gefordert (abhängig von Bundesland). Eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung könnte jedoch insb. dann erforderlich werden, wenn die Ladeinfrastruktur mit einer anderen genehmigungspflichtigen Anlage kombiniert wird (z. B. einem Energieerzeuger wie einem größeren Blockheizkraftwerk oder einer Wasserstoffproduktionsanlage) oder aber, wenn die LIS ausnahmsweise aufgrund ihrer Art oder Größe als umweltrelevant i. S. d. BImSchG einzustufen ist. Das wäre der Fall, wenn eine Anlage potenziell schädliche Umwelteinwirkungen hervorrufen kann, vgl. § 3 Abs. 1 BImSchG.

Obwohl LIS-Anlagen in aller Regel nicht unmittelbar unter die Genehmigungspflicht des BImSchG fallen werden, können dennoch die Anforderungen der TA Lärm relevant werden. Die TA Lärm konkretisiert die Anforderungen des § 22 BImSchG, der vorsieht, dass Anlagen so zu betreiben sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm vermieden oder auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Beim Betrieb von LIS sollte deshalb insbesondere auf Betriebsgeräusche von Transformatoren oder Lüftungssystemen sowie Lärm durch nächtliche Ladevorgänge (z. B. das Einstecken oder Entfernen von Ladekabeln) geachtet werden. Da vorliegend das Laden von eLKW beabsichtigt wird, ist zudem die Größe der Fahrzeuge in die Gesamtbetrachtung einzubeziehen. Insb. Reifengeräusche während der Fahrt oder bei Parkmanövern kommen als potentiell erhebliche Lärmquellen in Betracht.

Ein wesentlicher Aspekt des BImSchG ist seine Konzentrationswirkung gemäß § 13 BImSchG. Diese besagt, dass mit der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung alle anderen erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen erteilt werden, sofern sie im Prüfungsumfang des BImSchG enthalten sind. Da LIS jedoch in der Regel nicht dem BImSchG unterfällt, dürfte die Konzentrationswirkung in der Mehrzahl der Fälle nicht zum Tragen kommen. Sollte die LIS jedoch Teil einer genehmigungsbedürftigen Anlage sein, könnte die Konzentrationswirkung dazu führen, dass eine separate Baugenehmigung entbehrlich wird.

Ein Verstoß gegen BImSchG-Vorschriften bzw. die TA Lärm kann im schlimmsten Fall zu einer Versagung bzw. einem Widerruf der (Bau-)Genehmigung führen. Da allerdings LIS nicht in der 4. BImSchV aufgelistet ist, und das Hervorrufen von schädlichen Umwelteinwirkungen nicht zu erwarten ist, ist dieses Szenario also unwahrscheinlich einzustufen. Auf einen immissionsarmen Betrieb sollte dennoch in jedem Fall geachtet werden.

### 3.4.3 GEIG

Das GEIG wurde eingeführt, um die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden zu fördern. Es legt fest, dass bei Neubauten und größeren Renovierungen bestimmter Wohn- und Nichtwohngebäude Ladepunkte für Elektrofahrzeuge vorbereitet bzw. installiert werden müssen. Ziel ist es, den Ausbau der Elektromobilität zu unterstützen und den Zugang zu Ladeinfrastruktur zu erleichtern.

Das GEIG ist dem materiellen Bauordnungsrecht zuzuordnen; es steht insoweit in einem Ergänzungsverhältnis zu den allgemeinen baurechtlichen Vorgaben. Ebenso wie diese sind ihre Regelungen Bestandteil des Maßstabs für Baugenehmigungen bzw. der bei baugenehmigungsfreien Vorhaben zu

beachtenden Anforderungen. Dementsprechend bleibt die Frage, ob und wie viele Stellplätze nach dem GEIG mit solcher Infrastruktur auszustatten sind, dem Baugenehmigungsverfahren vorbehalten.<sup>90</sup>

Der Anwendungsbereich des GEIG ist eröffnet, wenn (Nicht-)Wohngebäude neu errichtet oder bestehende (Nicht-)Wohngebäude renoviert werden und die Gebäude über angrenzende Stellplätze verfügen. Liegt einer der vom Gesetz erfassten Fälle vor, sind in der Folge Ladepunkte nach Maßgabe der §§ 5 ff. GEIG zu errichten.

Das Gesetz wird nicht auf Nichtwohngebäude angewendet, die sich **im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU)**<sup>91</sup> befinden und überwiegend von diesen selbst genutzt werden, § 1 Abs. 2 GEIG.

- Ein **mittleres Unternehmen** hat bis zu 250 Mitarbeiter, einen Umsatz von bis zu 50 Mio. EUR und eine Bilanzsumme von bis zu 43 Mio. EUR;
- Ein **kleines Unternehmen** hat bis zu 50 Mitarbeiter und einen Umsatz bzw. eine Bilanzsumme von bis zu 10 Mio. EUR;
- Ein **Kleinstunternehmen** hat bis zu zehn Mitarbeiter und einen Umsatz bzw. eine Bilanzsumme von bis zu 2 Mio. EUR.

„Überwiegend“ bedeutet, dass das jeweilige KMU über 50 % der Gebäudenutzfläche für seine eigene unternehmerische Tätigkeit nutzt.

Wer ein Nichtwohngebäude errichtet, das über mehr als sechs Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als sechs an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass 1. mindestens jeder dritte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und 2. zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird, vgl. § 7 GEIG.

Im Falle einer Renovierung werden an ein „angrenzen“ hohe Hürden gestellt. Voraussetzung ist, dass der Gebäudeeigentümer zugleich Eigentümer der LIS ist. Ferner muss die LIS überwiegend von Bewohnern oder Nutzern der Gebäude in Anspruch genommen werden und eine unmittelbare physische oder technische Verbindung zum Gebäudeteil aufweisen, vgl. § 3 GEIG.<sup>92</sup>

Der Begriff „Renovierung“ ist gesetzlich nicht definiert, aus der Gesetzesbegründung ergibt sich allerdings, dass eine größere Renovierung dann anzunehmen ist, wenn Bauteile der Gebäudehülle so bearbeitet werden, dass dadurch der Wärmeenergiebedarf des Gebäudes unmittelbar beeinflusst wird. Die Definition einer „größeren Renovierung“ wird angelehnt an die Richtlinie 2010/31/EU<sup>93</sup> verwendet und umfasst alle Renovierungsarbeiten an einem Gebäude, bei denen die Gesamtkosten der Renovierung in Bezug auf das Gebäude oder den betreffenden Gebäudeteil, ohne den Wert des Grundstücks,

---

<sup>90</sup> Knauff, in: Knauff GEG / GEIG Einleitung Rn. 69.

<sup>91</sup> Die Definition des § 2 Nr. 6 GEIG beruht auf der Empfehlung der EU Kommission 2003/361.

<sup>92</sup> Lietz, in: Knauff GEG / GEIG § 3 Rn. 3 ff.

<sup>93</sup> Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2010 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden.

auf dem das Gebäude steht, mindestens 25 % des Gebäudewerts betragen; oder eine Renovierung, bei der mehr als 25 % der Oberfläche der Gebäudehülle einer Renovierung unterzogen werden.<sup>94</sup>

Beim hier vorgesehenen LIS-Sharing auf Gewerbeflächen dürfte demnach der Anwendungsbereich des GEIG in aller Regel nicht eröffnet sein, da nicht das Szenario von Gebäudeneuerrichtung oder Renovierung im Fokus steht.

Sofern das GEIG Anwendung findet, ergeben sich die Vorgaben an zu errichtende Ladepunkte aus den §§ 5 ff. GEIG.

## 3.5 Betrieb

### 3.5.1 Stromsteuer

#### 3.5.1.1 Steuerentstehung

Die Steuer entsteht dadurch,

- dass vom im Steuergebiet ansässigen Versorger geleisteter Strom durch Letztverbraucher im Steuergebiet aus dem Versorgungsnetz entnommen wird,
- oder dadurch, dass der Versorger dem Versorgungsnetz Strom zum Selbstverbrauch entnimmt.

Der Versorger ist verantwortlich für die Ermittlung der anzumeldenden steuerpflichtigen und steuerfreien Mengen, die Deklaration und auch die Abgabe der Stromsteuer. Je nach dem welche Akteure beteiligt sind (CPO, Kunde, Mobility-Provider), ergeben sich auch unterschiedliche steuerrechtliche Rollen. Hier soll folgender Fall betrachtet werden: *Ein Logistikunternehmen lässt Ladeinfrastruktur auf seinem Grundstück von einem Dritten betreiben. Dritte können die Infrastruktur nutzen, es erfolgt auch ein Selbstverbrauch (LIS-Nutzung).*

Wenn ein Logistikunternehmer als Ladepunktbetreiber auftritt, gilt er als Versorger gem. § 2 Abs. 1 Nr. 1 StromStG und damit grundsätzlich als Steuerschuldner gem. § 5 Abs. 3 StromStG. Die Ladepunkt-kunden sind daher Letztverbraucher gem. § 5 Abs. 1 StromStG, § 1a Abs. 2 Nr. 2 StromStV. *Soweit ein Generalunternehmen für den Betrieb verantwortlich, wird dieser steuerpflichtig.*

#### 3.5.1.2 Ausnahmetatbestände

Allerdings kann sich der Ladepunktbetreiber auf die Ausnahme des § 1a Abs. 2 Nr. 2 StromStV stützen. Wer ausschließlich nach § 3 des Gesetzes zu versteuernden Strom (zunächst keine Steuerbefreiung einschlägig) bezieht und diesen ausschließlich zur Nutzung für die Elektromobilität (also für die Nutzung durch Batterieelektrofahrzeug oder Plug-in Hybride, § 1c Abs. 1 StromStV) als Letztverbraucher leistet, gilt nicht als Versorger, sondern als Letztverbraucher nach § 5 Abs. 1 S.1 StromStG (Gesetzliche Fiktion). Ist dagegen ein weiterer Akteur bei der Leistung zwischen geschaltet, ist diese Ausnahme

<sup>94</sup> Siehe hierzu: Bundestagsdrucksache 19/19366 sowie Richtlinie 2010/31/EU Art. 2 Nr. 10.

nicht einschlägig in Bezug auf den Ladepunktbetreiber. Dann ist nur z.B. der Mobility-Provider Letztverbraucher.

Eine weitere Ausnahme kann sich aus § 1a Abs. 3 StromStV ergeben, wonach auch bei einer Leistung eine Letztverbraucherstellung vorliegt, wenn diese geringen Umfang hat. Dies ist jedoch wohl eher nicht einschlägig, wenn Partnerunternehmen oder Dritte laden können sollen.

Zudem ist das Logistikunternehmen nicht Versorger, sondern Letztverbraucher, wenn Strom zum Selbstverbrauch entnommen wird, der Strom von einem im Steuergebiet ansässigen Versorger geleistet wird, wobei das Logistikunternehmen als Letztverbraucher gelten muss, und die entsprechende Strommenge getrennt nach Regelsteuersatz und etwaigen Begünstigungen nach § 9 StromStG durch den letztgenannten Versorger ermittelt wird, vgl. § 1a Abs. 4 StromStV.

### 3.5.2 Umsatzsteuer

Der Ladevorgang ist auch aus umsatzsteuerlicher Sicht zu betrachten. Dem deutschen Umsatzsteuerrecht liegt eine europäische Richtlinie zugrunde (Mehrwertsteuerrichtlinie (MWStRL)).

Grundsätzlich ist der Umsatzsteuerschuldner der Unternehmer, der eine Lieferung oder sonstige Leistung erbringt (Art. 193 MWStRL, § 1 UStG).

Grundsätzlich gilt der Ladevorgang als eine Lieferung von Gegenständen, da Elektrizität körperlichen Gegenständen rechtlich gleichgestellt ist, Art. 15 Abs. 1 MWStRL.

Die umsatzsteuerliche Würdigung von Ladevorgängen hängt dabei von dem jeweilig konkret vorliegenden Geschäftsmodell bzw. den involvierten Akteuren ab.

Soweit der Ladepunktbetreiber direkt einen Vertrag mit dem Ladepunktnutzer hat bzw. wenn Ad-Hoc Laden vorliegt, was regelmäßig beim öffentlichen Laden der Fall ist, so ist der Ladepunktbetreiber umsatzsteuerpflichtig gem. § 1 UstG.

Ist dagegen ein weiterer Akteur eingeschaltet, z.B. eine E-Mobility-Provider oder Roaming-Anbieter, so bestehen sowohl Verträge zwischen dem Ladepunktbetreiber und dem weiteren Akteur und zwischen dem weiteren Akteur und dem Ladepunktpunktkunden. Insoweit liegt zwischen dem Ladepunktbetreiber und dem weiteren Akteur ein Kommissionsvertrag im Sinne von Art. 14 Abs. 2 Buchst. c MWStRL vor, da der Mobility-Provider (Kommissionär) auf Rechnung des Ladepunktbetreibers (Kommittent) hinsichtlich der Lieferung von Gegenständen (Strom) tätig wird und eine Gleichartigkeit zwischen den Lieferungen der Gegenstände, die der Kommissionär erwirbt, sowie den Lieferungen der verkauften oder übertragenen Gegenstände besteht. Sind diese beiden Voraussetzungen erfüllt, wird eine juristische Fiktion zweier gleichartiger Lieferungen von Gegenständen begründet, die nacheinander erfolgen und die in den Anwendungsbereich der Mehrwertsteuer fallen. Demnach wird ein Steuerpflichtiger, der bei einer Lieferung von Gegenständen im eigenen Namen, aber für Rechnung Dritter tätig wird, so behandelt, als ob er diese Gegenstände selbst erhalten und geliefert hätte. Dadurch wird der Mobility-Provider umsatzsteuerpflichtig.

### 3.5.3 Eigenstromerzeugung

#### 3.5.3.1 Allgemeines

Beim Betrieb der EE-Anlage stellen sich Unternehmern fünf Möglichkeiten, wie sie den selbst produzierten Strom verwerten können. Zum einen kann der Strom in das allgemeine Stromnetz eingespeist

werden oder er kann direkt vermarktet werden. Daneben kommt die Eigennutzung des selbst produzierten Stroms für eigene unternehmerische Zwecke oder für unternehmensfremde (private) Zwecke in Frage.<sup>95</sup> *In der vorliegenden Betrachtung werden ausschließlich die Fälle der Direktvermarktung und Eigennutzung betrachtet.*

Eigenstromerzeugung ist die Stromerzeugung von Nutzern zur Deckung des Eigenbedarfs. Eigenverbrauch meint dabei den Verbrauch des erzeugten Stroms durch die Erzeugungsanlage selbst. Genauer betrachtet werden soll hier dagegen die **sog. Eigenversorgung**, also die Versorgung anderer Verbrauchseinrichtungen der Person, die auch die Stromerzeugungsanlage betreibt.<sup>96</sup> **Insoweit werden die rechtlichen Hintergründe und Pflichten aufgezeigt, wenn z.B. ein Logistikunternehmen eine Eigenanlage betreibt und die erzeugten Strommengen durch Nutzung der Ladeinfrastruktur verbrauchen möchte.**

*Unterschieden wird zudem der Fall, dass zum einen ein firmeninterner Verbrauch erfolgt und ein Verbrauch durch Externe (Partnerunternehmen, sonstige unbestimmte Nutzer).*

Eigenanlagen nach § 3 Nr. 13 EnWG sind Anlagen, die zur Erzeugung von Elektrizität zur Deckung des Eigenbedarfs dienen und, die nicht von Energieversorgungsunternehmen betrieben werden.

### 3.5.3.2 Bedeutung des EEG und EnWG

Wie bereits erläutert werden Ladepunkte als Letztverbraucher i.S.d. EnWG definiert bzw. diesen gleichgestellt. Nach dem EEG 2023 stellt jedoch das Elektrofahrzeug einen Letztverbraucher gem. § 3 Nr. 33 EEG 2023 dar, da hier eine natürliche oder juristische Person Strom verbraucht. Allerdings ergeben sich aus dem EEG keine Pflichten mehr zur Abführung von Umlagen. Für seit dem 1. Januar 2023 gelieferte bzw. verbrauchte Strommengen muss keine EEG-Umlage mehr gezahlt werden. Die Finanzierung der erneuerbaren Energien erfolgt nun aus der Staatskasse.

Im Falle einer Direktanbindung von Erzeugungsanlagen an die Ladeinfrastruktur bzw. Ladepunktnutzer erfolgt keine Stromlieferung i.S.d § 3 Nr. 15c EnWG: Eine Stromlieferung liegt demnach vor, wenn eine schuldrechtliche Vereinbarung getroffen wird. Mangels Lieferbeziehung zu einem anderen ist daher die Eigenversorgung/Selbstverbrauch, nicht anzeigepflichtig nach § 5 EnWG.<sup>97</sup>

Die Begriffe des EnWG oder des EEG, z.B. Letztverbraucher, sind nicht gleichbedeutend mit denen des Stromsteuerrechts, aufgrund unterschiedlicher Zielrichtungen der Vorschriften.

### 3.5.3.3 Stromsteuer

Vor der Inbetriebnahme einer ein solchen Anlage ist zusätzlich eine stromsteuerrechtliche Bewertung notwendig.

Bei der Eigenerzeugung entsteht die Steuer nach § 5 Abs. 1 Satz 2 StromStG und der Eigenerzeuger ist Steuerpflichtiger i.S.d. § 38 AO.

### Befreiung nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 StromStG

<sup>95</sup> Neunzig, in: Aus Alt mach Neu – Gestaltungsmöglichkeiten bei der Eigenverbrauchsbesteuerung von Photovoltaik-Anlagen; DStR 2023, 2832, 2833.

<sup>96</sup> § 45 Eigenverbrauch und Eigenversorgung Wiemer/Strobel Wust, Windenergierecht 1. Auflage 2024, Rn. 2.

<sup>97</sup> Kment, Energiewirtschaftsgesetz, EnWG § 5 Rn. 3.

Dies erfolgt jedoch nicht, wenn eine Steuerbefreiung vorliegt, vgl. § 9 StromStG. Dann liegt auch kein nach § 3 zu versteuernder Strom (Regelsteuersatz) vor. Eine Befreiung kommt insbesondere gem. § 9 Abs. 1 Nr. 3 lit. a und lit. b StromStG in Betracht. Von der Steuer befreit ist Strom, der in Anlagen mit einer elektrischen Nennleistung von bis zu zwei Megawatt aus erneuerbaren Energieträgern oder in hocheffizienten KWK-Anlagen mit einer elektrischen Nennleistung von bis zu zwei Megawatt erzeugt wird und der

a) vom Betreiber der Anlage als Eigenerzeuger im räumlichen Zusammenhang zu der Anlage zum Selbstverbrauch entnommen wird oder

b) von demjenigen, der die Anlage betreibt oder betreiben lässt, an Letztverbraucher geleistet wird, die den Strom im räumlichen Zusammenhang zu der Anlage entnehmen.

#### **Entnahme zum Selbstverbrauch, lit. a)**

**Lit. a)** ist einschlägig, wenn die Nennleistung nicht überschritten wird und, wenn die Entnahme zum Selbstverbrauch innerhalb eines Radius von bis zu 4,5 Kilometern um die jeweilige Stromerzeugungseinheit erfolgt. Nach § 12b Abs. 1 StromStV sind mehrere miteinander verbundene Stromerzeugungseinheiten an einem Standort als eine Anlage zur Stromerzeugung nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 StromStG zu betrachten sind.

Entscheidend für den Begriff des Eigenerzeugers gem. § 2 Nr. 2 StromStG ist, dass der von ihm erzeugte Strom zum Selbstverbrauch entnommen wird. Eine Entnahme liegt dann vor, wenn der Strom einer eliminierenden Nutzung zugeführt wird. Erforderlich ist eine von einem entsprechenden Willen getragene menschliche Handlung.<sup>98</sup> Insoweit liegt eine Steuerbefreiung vor, wenn Eigenerzeuger und Selbstverbraucher (Fahrzeughalter) identisch sind. Eine Entnahme liegt bei der Ladeinfrastrukturnutzung durch firmeneigene LKW vor. Ein Eigenerzeuger kann unproblematisch gleichzeitig Letztverbraucher sein. Diese Alternative ist jedoch nicht einschlägig, wenn eine Nutzung durch Dritte erfolgt und somit eine Leistungsbeziehung besteht.

Um diese Steuerbegünstigung zu erlangen, ist ein schriftlicher Antrag nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck beim zuständigen Hauptzollamt zu stellen, vgl. § 9 Abs. 4 StromStG. Dabei sind insbesondere folgende Angaben beizufügen: Dem Antrag sind beizufügen: ein Registerauszug, eine Betriebserklärung nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck, eine Erklärung, ob die zu steuerbegünstigten Zwecken entnommene Verbrauchsmenge durch separate Zähl- oder Messeinrichtungen ermittelt wird, ein Verzeichnis der Betriebsstätten nach § 12 der Abgabenordnung, in denen Strom steuerbegünstigt entnommen werden soll. Dazu sind die Formulare **1422** (Antrag auf Erteilung/Änderung einer Erlaubnis) und **1422a** (Betriebserklärung) zu verwenden.<sup>99</sup> Die Steuerbegünstigung kann in Fällen des § 9 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. a StromStV auch in Form einer Steuerentlastung gem. § 12c StromStV gewährt werden.

*Zu beachten ist jedoch, dass eine allgemeine Erlaubnis vorliegt, d.h. diese nicht durch Antrag eingeholt werden muss, wenn der Strom in Anlagen aus erneuerbaren Energieträgern mit einer elektrischen Nennleistung von bis zu 1 Megawatt erzeugt wird, vgl. § 10 Abs. 2 Nr. 1 StromStV.*

<sup>98</sup> Beschl. des BFH v. 24.2.2016 – VII R 7/15, BFH/NV 2016 860, Rn. 10 f.

<sup>99</sup> [https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verbrauchssteuern/Strom/Steuerbeguenstigung/Steuerfreie-Verwendung/steuerfreie-verwendung\\_node.html#:~:text=Strom%20ist%20von%20der%20Steuer,Anlage%20muss%202%20Megawatt%20%C3%BCbersteigen.](https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verbrauchssteuern/Strom/Steuerbeguenstigung/Steuerfreie-Verwendung/steuerfreie-verwendung_node.html#:~:text=Strom%20ist%20von%20der%20Steuer,Anlage%20muss%202%20Megawatt%20%C3%BCbersteigen.)

Grundsätzlich ist eine Erlaubnis einzuholen, wenn die folgenden Tätigkeiten verrichtet werden sollen: Strom leisten (Versorger) oder Stromentnahme zum Selbstverbrauch (Erzeuger) gem. § 4 Abs. 1 StromStG. Nach § 4 Abs. 1 S. 2 StromStG benötigt der Eigenerzeuger keine Erlaubnis, soweit der Eigenerzeuger Strom zum Selbstverbrauch entnimmt, der insbesondere nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 lit. a, [...] von der Steuer befreit ist.

### **Leistung an Letztverbraucher, lit. b)**

Der Befreiungstatbestand nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 **lit. b** StromStG erfasst dagegen auch die Leistung von Strom an Letztverbraucher. Diese Ausnahme liegt vor, wenn ein Logistikunternehmen sowohl die Erzeugungsanlage als auch die LIS betreibt oder die LIS betreiben lässt. Soweit ein weiterer Akteur dazwischen geschaltet ist, z.B. ein e-Mobility-Provider, ist dieser Befreiungstatbestand nicht mehr einschlägig. Insoweit kommt es auf die Ausgestaltung des Geschäftsmodells an.

Wer Strom in Anlagen mit einer elektrischen Nennleistung von bis zu zwei Megawatt erzeugt und ausschließlich diesen Strom leistet, ist nur dann Versorger, wenn er den Strom an Letztverbraucher leistet, vgl. § 1a Abs. 5 StromStV. Erfolgt neben einer Leistung aus der Eigenanlage auch eine Leistung aus Energieversorgungsnetzen, so ist diese Ausnahme jedoch nicht einschlägig. Daraus folgt, dass z.B. Logistikunternehmen, die Eigenerzeuger sind und Ladestrom an Dritte leisten, regelmäßig als Versorger gem. § 2 Nr. 1 StromStG einzustufen sind. Dies wäre der Fall, wenn der Erzeuger direkt an die Letztverbraucher leistet, also kein weiterer Akteur zwischengeschaltet ist, und auch Strom aus dem Energieversorgungsnetz entnommen wird.

Soweit selbsterzeugter Strom innerhalb einer Kundenanlage über Ladeinfrastruktur abgegeben wird, wird der Erzeuger zum „kleinen Versorger“, gem. § 1a Abs. 6 StromStV. Dann hat nur eine Anzeige beim Hauptzollamt zu erfolgen, § 2 Abs. 3 StromStV.

Gem. § 4 Abs. 1 hat der Erzeuger hier eine Versorgereigenschaft, sodass eine Erlaubnis eingeholt werden muss. Der Antrag ist vor Aufnahme der Tätigkeit als Versorger schriftlich nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck zu stellen. Dazu sind die **Formulare 1410** (Antrag auf Erteilung/Änderung einer Erlaubnis) und ggf. **1410a** (Betriebserklärung für allgemein erlaubte Stromerzeugungsanlagen) sowie **1410az** (Zusatzblatt – Betriebserklärung für allgemein erlaubte Stromerzeugungsanlagen) zu verwenden.<sup>100</sup>

### **Steuerbefreiung Erzeugung mehr als 2 MW**

Zudem kommt eine Steuerbefreiung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 StromStG in Frage. Dies ist der Fall, wenn Strom, der in Anlagen mit einer elektrischen Nennleistung von **mehr als zwei Megawatt** aus erneuerbaren Energieträgern erzeugt und vom Betreiber der Anlage am Ort der Erzeugung zum Selbstverbrauch entnommen wird. Hierzu gilt das zu § 9 Abs. 1 Nr. 3 StromStG gesagte mit der Einschränkung, dass stets eine Erlaubnis einzuholen ist.

<sup>100</sup> [https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verbrauchssteuern/Strom/Verfahren-Erteilung-einer-Erlaubnis/Antragstellung/antragstellung\\_node.html](https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verbrauchssteuern/Strom/Verfahren-Erteilung-einer-Erlaubnis/Antragstellung/antragstellung_node.html).

### 3.5.3.4 Umsatzsteuer

Da Elektrizität im Wirtschaftsverkehr wie eine körperliche Sache behandelt wird, handelt es sich bei Strom um einen Gegenstand i.S.d. UStG, der bei Verschaffung der Verfügungsmacht nach § 3 Abs. 1 UStG den Gegenstand einer Lieferung darstellt.<sup>101</sup>

- Wird eine Lieferung an Dritte im Inland und gegen Entgelt erbracht, so unterliegt dies als steuerpflichtige Lieferung gem. § 3 Abs. 1 i.V.m. § 1 Abs. 1 Nr. 1 UStG der Umsatzsteuer zum Regelsteuersatz. D.h. gelieferte Strommengen an Ladepunktkunden sind umsatzsteuerpflichtig auch wenn sie selbst erzeugt sind.
- Bei einer unternehmerischen Eigennutzung liegt mangels Lieferung an einen Ladepunktkunden kein beststeuerbarer Sachverhalt vor.

§ 12 Abs. 3 UStG sieht vor, dass auf die Lieferung, die Einfuhr und den innergemeinschaftlichen Erwerb sowie die Installation von Photovoltaikanlagen einschließlich der Stromspeicher ein Nullsteuersatz anzuwenden ist. Die Regelung entlastet die Betreiber von Photovoltaikanlagen von Bürokratie. Dies ist jedoch insbesondere nur einschlägig, wenn die Photovoltaikanlagen auf und in der Nähe von Privatwohnungen, Wohnungen sowie öffentlichen oder anderen Gebäuden, die für dem Gemeinwohl dienende Tätigkeiten genutzt werden, installiert wird. **Daher ist diese Regelung für die Nutzung von PV-Anlagen in Gewerbegebieten nicht relevant.**

### 3.5.4 Datenschutz

Der sachliche Anwendungsbereich der DSGVO setzt die Verarbeitung von personenbezogenen Daten voraus. **Personenbezogene Daten sind gem. Art 4 Nr. 1 DSGVO alle Informationen, die sich auf eine identifizierte oder identifizierbare natürliche Person beziehen.** Die Verarbeitung setzt gem. Art. 4 Nr. 2 DSGVO einen mit oder ohne Hilfe automatisierter Verfahren ausgeführten Vorgang oder Vorgangsreihe im Zusammenhang mit personenbezogenen Daten voraus.

Der Betrieb von Ladeinfrastruktur erfordert einen hohen Datenverarbeitungsaufwand, wobei nicht alle verarbeiteten Daten zwingend personenbezogen sein müssen.

Der Umfang der Datenverarbeitung im Verantwortungsbereich der einzelnen Parteien dürfte sich je nach Betriebsmodell erheblich unterscheiden. Zusätzlich sollte ein besonderer Fokus darauf gelegt werden, an welcher Stelle die Verarbeitung von personenbezogenen und nicht lediglich unternehmensbezogenen Daten erforderlich ist.

Bei dem hier untersuchten Geschäftsmodell nutzen zwei oder mehr Logistikunternehmen die LIS gemeinsam mit einem oder mehreren Partnerunternehmen und stellen diese teilweise auch der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Zu untersuchen sind damit aus datenschutzrechtlicher Perspektive die verschiedenen Vertragsverhältnisse zwischen den beteiligten Parteien. **Die Ausgestaltung hat insbesondere einen Einfluss darauf, wer Verantwortlicher im Sinne der DSGVO ist.**

---

<sup>101</sup> Neunzig, in: Aus Alt mach Neu – Gestaltungsmöglichkeiten bei der Eigenverbrauchsbesteuerung von Photovoltaikanlagen DStR 2023, 2832, 2833.

Im Verhältnis zwischen den Logistikunternehmen (sofern diese die Umsetzung nicht durch eine gemeinsame GmbH durchführen) und zu anderen Unternehmen kommt die Anwendbarkeit der DSGVO aufgrund der Verarbeitung personenbezogener Daten von Mitarbeitern der Unternehmen in Betracht. Bereits die Verarbeitung von Namen oder E-Mail-Adressen begründen die Anwendbarkeit. Gleichwohl könnte sich der Verarbeitungsumfang von personenbezogenen Daten in Grenzen halten, weil die Nutzung gewerblich veranlasst ist (in diesem Fall würden z.B. keine Zahlungs- oder Rechnungsdaten des handelnden Mitarbeiters, sondern des Unternehmens verarbeitet).

Eine genaue Prüfung ist im Zusammenhang mit der öffentlichen Bereitstellung der LIS erforderlich. Hier dürfte es entscheidend sein, wer Betreiber und wer Nutzer der LIS ist. In Betracht kommt der Betrieb durch die Logistikunternehmen selbst sowie der Betrieb durch einen Externen, der die LIS von den Logistikunternehmen mietet und seine eigenen Kunden unter Verwendung der LIS damit versorgt. Auf Nutzerseite kommen wiederum Unternehmen, aber auch natürliche Personen in Betracht. Bei Letzteren ist folglich auch der Verarbeitungsumfang personenbezogener Daten am größten.

Der Akteur, der die LIS betreibt, dürfte auch als Verantwortlicher i.S.d. DSGVO anzusehen sein. Verantwortlicher ist gem. Art. 4 Nr. 8 DSGVO derjenige, der über die Zwecke und Mittel der Verarbeitung von personenbezogenen Daten entscheidet. Maßgeblich ist der Akteur, der die wesentlichen Aspekte der Verarbeitung bestimmt.<sup>102</sup> Danach ergeben sich drei naheliegende Gestaltungsmöglichkeiten:

1. Die Logistikunternehmen betreiben die LIS selbst. Damit wären sie selbst auch Verantwortliche i.S.d. DSGVO für die Verarbeitung von Daten während des Betriebs der LIS.
2. Die Logistikunternehmen beauftragen einen Dienstleister mit dem Betrieb. Hier dürften die Logistikunternehmen Verantwortliche bleiben, während der Dienstleister Auftragsverarbeiter i.S.d. Art. 28 DSGVO wird. Der Verantwortliche hat in diesem Fall die besonderen Anforderungen an die Auftragsverarbeitung gem. Art. 28 DSGVO zu erfüllen. In der Regel wird zwischen dem Verantwortlichen und dem Auftragsverarbeiter eine Vereinbarung getroffen, die die Einzelheiten regelt. Je nach Ausgestaltung kommt auch eine gemeinsame Verantwortlichkeit von Logistikunternehmen und CPO in Betracht.

Sobald der Anwendungsbereich der DSGVO eröffnet ist, folgt daraus ein nicht unerheblicher Pflichtenkatalog für den Verantwortlichen, insbesondere:

- Der Verantwortliche ist für die Einhaltung der datenschutzrechtlichen Grundsätze nach Art. 5 Abs. 1 DSGVO verantwortlich und muss die Einhaltung dieser auch nachweisen können, vgl. Art. 5 Abs. 2 DSGVO.
- Der Verantwortliche muss der betroffenen Person gegenüber mitteilen, dass personenbezogene Daten erhoben werden, vgl. Art. 13 f. DSGVO.
- Der Verantwortliche muss sicherstellen, dass der Betroffene seine Rechte wahrnehmen kann; darunter das Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung, Datenübertragbarkeit und Widerspruch, vgl. 15 ff. DSGVO.

---

<sup>102</sup> Klabunde/Horváth, in: Ehmann/Selmayr, DS-GVO Art. 4 Rn. 40.

- Sobald Dritte personenbezogene Daten im Auftrag des Verantwortlichen verarbeiten, ist eine gesonderte Vereinbarung zwischen dem Verantwortlichen und dem Auftragsverarbeiter über die Auftragsverarbeitung erforderlich, Art. 28 DSGVO.
- Der Verantwortliche muss ein Verzeichnis aller Verarbeitungstätigkeiten erstellen, Art. 30 DSGVO.
- Der Verantwortliche muss die Datensicherheit gewährleisten und zu diesem Zweck unter Berücksichtigung der Art, des Umfangs und der Zwecke der Verarbeitung sowie der unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwere der Risiken für die Rechte und Freiheiten der betroffenen Personen geeignete technische und organisatorische Maßnahmen treffen; z.B. die Pseudonymisierung und Verschlüsselung personenbezogener Daten sowie die Gewährleistung der Integrität, Vertraulichkeit, Verfügbarkeit und Belastbarkeit der Systeme und Dienste, vgl. Art. 24, 25, 32 DSGVO.
- Der Verantwortliche hat Verstöße nach Art. 33 DSGVO der zuständigen Aufsichtsbehörde zu melden und den Betroffenen gem. Art. 34 DSGVO darüber zu informieren.
- Unter Umständen ist die Durchführung einer Datenschutz-Folgenabschätzung gem. Art. 35 DSGVO erforderlich.
- Der Verantwortliche benennt einen Datenschutzbeauftragten gem. Art. 37 DSGVO.

Es ist festzustellen, dass die Pflichten der DSGVO jedenfalls teilweise auch von der konkreten Ausgestaltung und dem Umfang der Datenverarbeitung abhängen. Daraus folgt, dass der Erfüllungsaufwand des Verantwortlichen mit einem höheren Verarbeitungsaufwand tendenziell ebenfalls steigt.

Wie bei jeder anderen Verarbeitung personenbezogener Daten gilt auch für Datenverarbeitungen im Kontext der Elektromobilität ein Verbot mit Erlaubnisvorbehalt.<sup>103</sup> **Die zentrale Norm für die Frage, ob Daten verarbeitet werden dürfen, ist in Art. 6 DSGVO enthalten, welcher in Abs. 1 die Zulässigkeitstatbestände regelt.** Der Katalog der dort genannten Rechtsgrundlagen für die Verarbeitung personenbezogener Daten ist abschließend. Allerdings ist bei Vorliegen eines der dort aufgeführten (Erlaubnis-) Tatbestands die Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung allein noch nichtgegeben. Vielmehr ist die Erfüllung diverser weiterer Anforderungen der DSGVO erforderlich, insbesondere solcher zum „Wie“ der Datenverarbeitung, wie bspw. der Implementierung technisch-organisatorischer Maßnahmen nach Art. 32 DSGVO. Erst aus einer Gesamtschau heraus lässt sich die Rechtmäßigkeit der Verarbeitung insgesamt mit Sicherheit beurteilen.<sup>104</sup>

Die wichtigsten Erlaubnistatbestände des Art. 6 Abs. 1 DSGVO sind:

- Einwilligung, Art. 6 Abs. 1 lit. a) DSGVO
- Vertragserfüllung und vorvertragliche Maßnahmen, Art. 6 Abs. 1 lit. b) DSGVO

<sup>103</sup> Wolff/von Ungern-Sternberg, in: BeckOK Datenschutzrecht - Syst. A; Roßnagel, in: „Kein „Verbotsprinzip“ und kein „Verbot mit Erlaubnisvorbehalt“ im Datenschutzrecht“, NJW 2019, 1 (1).

<sup>104</sup> Ziegenhorn/v. Heckel, in: NVwZ 2016, 1585 (1586).

Die Rechtmäßigkeitstatbestände stehen grundsätzlich gleichberechtigt nebeneinander und können – wie nunmehr im Wortlaut ausdrücklich festgelegt ist („mindestens“) – auch kumulativ herangezogen werden.<sup>105</sup>

Eine **Einwilligung** dürfte die in der Praxis regelmäßig den niedrigschwelligsten zu erreichenden Fall von Art. 6 Abs. 1 DSGVO darstellen, da diese relativ unkompliziert und proaktiv herbeigeführt werden kann. Die Willensbekundung im Rahmen der Einwilligung nach Art. 6 Abs. 1 lit. a) DSGVO muss freiwillig, für den bestimmten Fall, in informierter Weise und unmissverständlich sowie durch Erklärung oder eine sonstige eindeutige bestätigende Handlung erfolgen, vgl. Art. 4 Nr. 11 DSGVO.<sup>106</sup>

Dass eine Rechtmäßigkeit bei Erforderlichkeit für einen Vertrag gegeben sein muss (vgl. Art. 6 Abs. 1 lit. b) DSGVO) ist schon deshalb eine Selbstverständlichkeit, weil ansonsten der von Privatautonomie geprägte Rechtsverkehr bis zur Dysfunktionalität eingeschränkt wäre.<sup>107</sup> Nicht jede dem Vertrag dienliche Information ist zugleich auch erforderlich; vielmehr muss im Rahmen der Erforderlichkeit geprüft werden, ob dem Verarbeiter in dem Sinne Alternativen zumutbar sind.<sup>108</sup>

Art. 6 Abs. 2 DSGVO enthält eine Öffnungsklausel, wonach die Mitgliedstaaten spezifischere Bestimmungen in Bezug auf Rechtsgrundlagen für die Verarbeitung personenbezogener Daten i. S. v. Art. 6 Abs. 1 DSGVO erlassen können. Art. 6 Abs. 3 DSGVO definiert die Anforderungen, welche an eine solche mitgliedstaatliche Regelung zu stellen sind. Bereichsspezifische Datenschutznormen, welche explizit für den Bereich der Elektromobilität gelten, existieren in Deutschland derzeit nicht.

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich, dass sowohl bei Geschäftsmodell 1 als auch Geschäftsmodell 2 eine Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt (i.R.v. Geschäftsmodell 1 gegenüber Partnerunternehmen, i.R.v. Geschäftsmodell 2 zusätzlich gegenüber dem anderen Basisunternehmen sowie den Nutzern der öffentlichen LIS). Durch Einwilligungen nach Art. 6 Abs. 1 lit. a) DSGVO kann Datenschutzkonformität erreicht werden.

### 3.5.5 Cybersecurity

#### 3.5.5.1 Aktuelle Rechtslage

Inwieweit Cybersecurityanforderungen zu beachten sind, ist davon abhängig, ob es sich bei den betriebenen Ladepunkten um kritische Infrastrukturen (KRITIS) im Sinne des Gesetzes über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSIG<sup>109</sup>) handelt. Gem. § 8a Abs. 1 S. 1 BSIG sind diese verpflichtet angemessene organisatorische und technische Vorkehrungen zur Vermeidung von Störungen der Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit ihrer informationstechnischen Systeme, Komponenten oder Prozesse zu treffen, die für die Erbringung der kritischen Dienstleistung maßgeblich sind. Diese umfasst gem. Abs. 1a auch den Einsatz von Systemen zur Angriffserkennung.

<sup>105</sup> Albers/Veit, in: BeckOK Datenschutzrecht Art. 6 DSGVO Rn. 24.

<sup>106</sup> Albers/Veit, in: BeckOK Datenschutzrecht Art. 6 DSGVO Rn. 33.

<sup>107</sup> Albers/Veit, in: BeckOK Datenschutzrecht Art. 6 DSGVO Rn. 40.

<sup>108</sup> Albers/Veit, in: BeckOK Datenschutzrecht Art. 6 DSGVO Rn. 44a.

<sup>109</sup> BSI-Gesetz vom 14. August 2009 (BGBl. S. 2821), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 23. Juni 2021 (BGBl. S. 1982) geändert worden ist.

Die Bestimmung kritischer Anlagen erfolgt auf Grundlage der BSI-Kritisverordnung (BSI-KritisV<sup>110</sup>) gem. § 10 Abs. 1 BSIG. Diese gibt vor, was als kritische Dienstleistung anzusehen ist, welche Teile, Anlagen und Einrichtungen Teil der kritischen Infrastruktur bilden und ab welchem Schwellenwert ein bedeutender Versorgungsgrad vorliegt. Ladepunkte versorgen E-Lkws mit Strom, sodass eine kritische Dienstleistung i.S.d. § 2 Abs. 1 BSI-KritisV erbracht wird. Allerdings werden Ladepunkte nicht als taugliche Anlagenkategorie benannt, sodass sie bereits keine KRITIS im Sinne des BSIG und der BSI-KritisV unabhängig von ihrem Versorgungsgrad sind.

Die aktuelle Gesetzgebung sieht daher keine spezifischen Cybersecurityanforderungen an die Betreiber von Ladepunkten vor.

### 3.5.5.2 Zukünftige Rechtslage

Bereits zum 17.10.2024 hätte der deutsche Gesetzgeber die EU-Richtlinie NIS2<sup>111</sup> (Network Information Security) in nationales Recht umsetzen müssen. Hierfür liegt bereits ein Regierungsentwurf vor, der aber in der letzten Legislaturperiode nicht mehr verabschiedet wurde. Die NIS2-Richtlinie bewirkt eine Ausweitung der Cybersecuritypflichten, die nicht mehr lediglich an KRITIS-Betreiber, sondern auch an weitere Unternehmen adressiert sind. Hierzu sieht die NIS2-Richtlinie die Kategorien wesentlicher und wichtiger Einrichtungen vor, für die ebenfalls bestimmte Cybersicherheitsanforderungen gelten.

#### Pflichtenumfang

Gem. Art. 21 NIS2-Richtlinie haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass wesentliche und wichtige Einrichtungen geeignete und verhältnismäßige **technische, operative und organisatorische Maßnahmen (TOMs)** ergreifen, um die Risiken für die Sicherheit der Netz- und Sicherheitssysteme, die diese für ihren Betrieb oder für die Erbringung ihrer Dienste nutzen, zu beherrschen und die Auswirkungen von Sicherheitsvorfällen zu verhindern oder möglichst gering zu halten.

Unklar ist hierbei, ob TOMs lediglich für die Erbringung der wesentlichen Dienste oder für den Betrieb der Einrichtung allgemein zu ergreifen sind. Das bisherige Umsetzungsgesetz fasst den Begriff „Erbringung ihrer Dienste“ weit auf und bezieht sich auf sämtliche Aktivitäten der Einrichtung, für die IT-Systeme eingesetzt werden.<sup>112</sup> Hierin läge eine erhebliche Ausweitung der TOMs, die sich bisher nur auf diejenigen IT-Systeme beschränkte, die für die Erbringung der kritischen Dienstleistung erforderlich sind.

Zusammenfassend könnten Ladepunktbetreiber daher zukünftig umfangreiche Cybersecuritypflichten erfüllen müssen, unabhängig von ihrem Status als kritische Einrichtung, wenn sie eine wesentliche oder wichtige Einrichtung sind.

#### Maßgebliche Unternehmensgröße

---

<sup>110</sup> BSI-Kritisverordnung vom 22. April 2016 (BGBl. I S. 958), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 29. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 339) geändert worden ist.

<sup>111</sup> Richtlinie (EU) 2022/2555 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 und der Richtlinie (EU) 2018/1972 sowie zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2016/1148 (ABl. L 333 vom 27.12.2022, S. 80).

<sup>112</sup> BT-Drucksache 20/13184, S. 138.

Gem. Art. 3 Abs. 1 lit a) NIS2-Richtlinie gelten Einrichtungen der in Anhang I aufgeführten Art mit mehr als 250 Mitarbeitern und einem Jahresumsatz von über 50 Mio. Euro bzw. einer Jahresbilanz von über 43 Mio. Euro als wesentliche Einrichtungen.

Wichtige Einrichtungen sind solche die ebenfalls in Anhang 1 aufgeführt werden und mehr als 50 Mitarbeiter und einen Jahresumsatz bzw. eine Jahresbilanz von über 10 Mio. Euro (mittlere Unternehmen) aufweisen.

Hinsichtlich der maßgeblichen Schwellenwerte ist zu berücksichtigen, dass gem. § 28 Abs. 3 BSIG-nF (neue Fassung) des Regierungsentwurfs bei der Bestimmung von Mitarbeiteranzahl, Jahresumsatz und Jahresbilanz nur auf die der Einrichtungsart zuzuordnende Geschäftstätigkeit abzustellen ist. Dies bedeutet, dass bei der Berechnung nur diejenigen Mitarbeiter- und Umsatzzahlen zu berücksichtigen sind, deren Geschäftstätigkeit unmittelbar dem Betrieb der Ladeinfrastruktur dient bzw. mit diesem erwirtschaftet wird.

### Einrichtungsart

Anhang 1 der NIS2-Richtlinie nennt Betreiber von Ladepunkten, die für die Verwaltung und den Betrieb eines Ladepunkts zuständig sind und Endnutzern einen Aufladedienst erbringen, auch im Namen eines Mobilitätsdienstleisters als potenzielle wesentliche bzw. wichtige Einrichtungen. Fraglich ist hierbei, ob sich dies nur auf Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte oder sämtliche Ladepunkte bezieht. Für ersteres Verständnis spricht, dass die Definition deckungsgleich mit der Betreiberdefinition der AFIR-Verordnung in Art. 2 Nr. 39 ist. Zweck dieser ist wiederum der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur.

Der Entwurf des NIS2-Umsetzungsgesetz bestimmt ebenfalls in Anlage 1 des BSIG-nF Ladepunktbetreiber nach § 2 Nr. 8 LSV als potenzielle wesentliche bzw. wichtige Einrichtungen. Betreiber nach § 2 Nr. 8 LSV ist, wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunkts ausübt. Um Ladepunktbetreiber i.S.d. LSV zu sein, müsste allerdings zunächst der Anwendungsbereich dieser eröffnet sein. Nach § 1 LSV regelt diese die technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten. Um in den Anwendungsbereich der LSV zu fallen und Betreiber nach § 2 Nr. 8 LSV müsste es sich entsprechend um einen öffentlichen Ladepunkt handeln.

**Um als wesentliche oder wichtige Einrichtung in Betracht zu kommen, müsste daher ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt betrieben, werden was nur in Geschäftsmodell 2 der Fall ist. Zusätzlich müssten die genannten Schwellenwerte überschritten werden.**

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass der zukünftige Gesetzgeber über die NIS2-Richtlinie hinaus Cybersecurityanforderungen an Betreiber von Ladeinfrastrukturen stellen könnte, unabhängig davon ob diese öffentlich zugänglich sind oder nicht. Schließlich ist die Zugänglichkeit eines Ladepunkts nicht zwingend gleichbedeutend mit dessen Relevanz. Zusätzlich können aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung und der Vernetzung mit dem Energieversorgungssystem auch das Ausnutzen von IT-

Sicherheitslücken kleinerer Ladeinfrastrukturen erhebliche Auswirkungen auf das Gesamtnetz haben.<sup>113</sup>

### 3.5.6 Straßenverkehrsrecht

Im Gegensatz zum Straßenrecht handelt es sich beim Straßenverkehrsrecht um eine umfassend konzipierte Spezialmaterie der Gefahrenabwehr.<sup>114</sup> Das Straßenverkehrsrecht befasst sich mit der Ordnung des Verkehrs und hat zum Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.<sup>115</sup>

Da die spezifische Verkehrsaufgabe einer Straße bereits durch die entsprechende Widmung vorgegeben wird, entfalten die Vorschriften des Straßenverkehrsrechts den Anspruch, das Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer innerhalb dieses vorgegebenen Nutzungsrahmens untereinander zu regeln. Während Nutzungen, die aus dem „Widmungsrahmen“ fallen (z. B. Kraftfahrzeugverkehr in einer Fußgängerzone) schon durch das Straßenrecht verboten sind, bezieht sich das Verkehrsrecht auf Ordnungsbedürfnisse, die erst durch die Art und Menge der bestimmungsgemäßen Benutzungen der öffentlichen Straße entstehen. Es hat an die Zahl der Verkehrsteilnehmer, an die Frequenzen der Straßenbenutzung und an die zeitlichen Verkehrsballungen anzuknüpfen.<sup>116</sup>

Auf Grund des Vorrangs von Bundesrecht vor dem Landesrecht (Art. 31 GG) verdrängen straßenverkehrsrechtliche Bundesregelungen diejenigen landesrechtlichen Bestimmungen, durch welche die gleichen Sachverhalte geregelt werden. Liegt ein echter Kollisionsfall vor, liegt ein Fall der Derogation vor, das bedeutet die endgültige Beseitigung entgegenstehenden Landesrechts ohne dass ein Wiederaufleben in Betracht kommt.<sup>117</sup>

**Straßenverkehrsrecht kann auch auf Privatflächen einschlägig sein**, die Regelungen der StVO mit- hin **Anwendung** finden. Dies betrifft hier insb. Privatparkplätze zum Laden von LIS. Der Straßenbegriff des Straßenverkehrsrechts ist weiter als der des Straßenrechts und umfasst öffentliche Wege im Sinne des Wegerechts, die dem Straßenverkehr gewidmet sind, aber auch „tatsächlich öffentliche“ Wege, auf denen der Eigentümer einen öffentlichen Verkehr eröffnet hat oder duldet. Es kommt daher auf die Öffentlichkeit der Benutzung an, nicht auf das Wegeeigentum.<sup>118</sup> Eine Straße ist öffentlich im verkehrsrechtlichen Sinne, wenn sie faktisch für die Allgemeinheit, also für jedermann, zur Benutzung für Verkehrszwecke offen steht und auch so benutzt wird.<sup>119</sup>

Dem öffentlichen Verkehr dienen folglich alle Flächen, die entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten für jedermann oder eine allgemein bestimmte größere Personengruppe zur Benutzung in verkehrsmäßiger Hinsicht zugelassen sind und auch tatsächlich so

<sup>113</sup> Erlach/Brunekreeft/Mayer, in: „Blackoutrisiken in der Stromversorgung und Notwendigkeiten staatlichen Handelns“, KlimR2023, 20 (22).

<sup>114</sup> Rebler, in: „Der Straßenbegriff im Verkehrsrecht“, DAR 2005, 65, (66).

<sup>115</sup> BVerwGE 34, 241/243.

<sup>116</sup> Papier, Recht der öffentlichen Sachen, 3. Auflage, S. 106.

<sup>117</sup> Dreier, in: Dreier Kommentar zum Grundgesetz Art. 31 Rn. 42.

<sup>118</sup> Rebler, in: „Der Straßenbegriff im Verkehrsrecht“, DAR 2005, 65, (66).

<sup>119</sup> Lütke/Ferner/Kramer, Straßenverkehr, § 1 StVG Rdn. 9.

genutzt werden, wobei es auf die verwaltungsrechtliche Widmung oder auf die Eigentumsverhältnisse nicht ankommt. Die Fläche muss von einem unbestimmten Personenkreis benutzt werden dürfen.<sup>120</sup>

Für Logistikunternehmen bedeutet das, dass Privatflächen, welche der Öffentlichkeit zwecks Nutzung von LIS zur Verfügung gestellt werden, in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht eine öffentliche Straße darstellen, denn das Anfahren von LIS stellt eine Benutzung zu Verkehrszwecken dar und der konkrete Nutzerkreis ist dann nicht mehr absehbar. All dies geschieht mit Zustimmung des Eigentümers, was die Anwendbarkeit der StVO zur Konsequenz hat.<sup>121</sup> Es gelten damit bspw. die Haftpflichten nach dem StVG (Fahrzeugführer- und -halterhaftung), Straf- und Bußgeldvorschriften des StVG sowie sämtliche Verkehrsregeln und Grundsätze der StVO, wie z. B. das Rücksichtnahmegebot nach § 1 Abs. 1 StVO.

### 3.5.6.1 Einfahren und Anfahren

Die allgemeinen Verhaltensregeln im Straßenverkehr ergeben sich aus der StVO. Zu beachten sind für Logistikunternehmen insb. die §§ 10 und 12 StVO. Die Vorschriften der StVO gelten immer dann, wenn am Straßenverkehr teilgenommen wird, vgl. § 1 Abs. 1 StVO. Die StVO gilt nicht auf Privatflächen. Wenn eLKW auf einem privaten Grundstück bspw. laden oder parken, ist die StVO also grds. nicht einschlägig. Nach den oben bereits skizzierten Maßstäben gilt jedoch etwas anderes, wenn das Befahren eines privaten Grundstücks der Öffentlichkeit ermöglicht wird. Dann gilt das Straßenverkehrsrecht – einschließlich der StVO (vgl. oben).

§ 10 StVO macht Vorgaben zum Einfahren und Anfahren. Umfasst sind Fälle, in denen aus einem Grundstück, aus einer Fußgängerzone oder aus einem verkehrsberuhigten Bereich auf die Straße oder andere Straßenteile oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn eingefahren oder vom Fahrbahnrand angefahren wird.

Praktisch relevant dürfte insoweit insb. der Fall sein, dass eLKW vom Grundstück auf eine Straße auffahren. In diesen Fällen haben sich die Fahrzeugführer so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Die Missachtung der Gebote beim Einfahren oder Anfahren nach den S. 1 und 2 des § 10 StVO stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, vgl. § 49 Abs. 1 Nr. 10 StVO.<sup>122</sup>

### 3.5.6.2 Halten und Parken

Aus § 12 StVO ergeben sich Anforderungen an das Halten und Parken.

„Halten“ i. d. S. ist eine vom Fahrzeugführer gewollte, nicht durch Verkehrslage oder verkehrsbehördliche Anordnung veranlasste Fahrtunterbrechung.<sup>123</sup> § 12 Abs. 1 StVO enthält einen abschließenden Katalog an Halteverboten. Besonderheiten ergeben sich hieraus für Logistikunternehmen nicht. Insb. ist nicht erkennbar, dass auf solchen Privatflächen, für welche aufgrund öffentlicher Zugänglichkeit die StVO gilt, ein Halteverbot einschlägig sein sollte.

Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt, vgl. § 12 Abs. 2 StVO. Auch insoweit enthält die StVO einen Katalog an Verboten. Zu berücksichtigen ist insb. § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO.

<sup>120</sup> Türpe, in: BeckOK StVR § 1 StVO Rn. 8; BGH NJW-RR 1986, 189; OLG Hamm BeckRS 2015, 09881; BGH BeckRS 2004, 06428; KG BeckRS 2004, 05252; OLG Düsseldorf NZV 1993, 161.

<sup>121</sup> Figgner, in: Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke Kommentar Straßenverkehrsrecht § 1 StVO Rn. 5.

<sup>122</sup> Grabow, in: BeckOK StVR § 10 StVO Rn. 65.

<sup>123</sup> Grabow, in: BeckOK StVR § 12 StVO Rn. 1; OLG Düsseldorf NZV 2000, 339.

Demnach ist das Parken unzulässig vor Grundstücksein- und -ausfahrten, sowie auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber. Unzulässig ist gem. § 12 Abs. 3 Nr. 5 StVO auch das Parken vor Bordsteinabsenkungen. Für Logistikunternehmen gilt es demnach darauf zu achten, dass ladende eLKW den Zufahrtsbereich zum Grundstück freihalten.

Verstöße gegen Halte- und Parkvorschriften stellen Ordnungswidrigkeiten dar, vgl. § 49 Abs. 1 Nr. 12 StVO. Es ist jedoch kaum denkbar, dass die Flächen, auf denen sich die LIS befindet, unter § 12 StVO fallen.

Relevant dürfte § 12 StVO hier jedoch allenfalls außerhalb von Privatflächen sein. Denn selbst wenn § 12 StVO Anwendung finden sollte, und eine „halböffentliche“ Privatfläche vorliegt, so wird dort in aller Regel keiner der in § 12 StVO genannten Gründe einschlägig sein.

### 3.5.6.3 Ergebnis

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass durch die StVO nur in sehr begrenztem Umfang über das Normalniveau hinausgehende Anforderungen an Logistikunternehmen gestellt werden. Straßenverkehrsrecht findet zwar u. U. auch auf Privatflächen Anwendung (vgl. oben), allerdings werden Ladevorgänge hierdurch nicht wesentlich berührt. Insb. ist das Halten und Parken auf Privatflächen nahezu uneingeschränkt möglich, soweit diese nicht etwa ausnahmsweise dem allgemeinen Rücksichtnahmegebot gem. § 1 Abs. 1 StVO widersprechen.

## 3.6 Nutzung

### 3.6.1 Haftpflichtgesetz

Besonders während der Nutzungsphase der LIS sind Haftungsfragen zu berücksichtigen. Hier kommt insb. § 2 HPfLG in Betracht. Denn sobald Dritten Zugang zur LIS eröffnet wird, kann es zu einer Haftung kommen. Diese begründet sich dadurch, dass mit dem LIS-Anlagenbetrieb eine besondere Gefahrenquelle i. S. v. § 2 HPfLG geschaffen wird, deren Risiko eines Unglücks nicht dem Betroffenen, sondern dem gefährlich Handelnden auferlegt werden soll.<sup>124</sup> Diese Haftungsnorm ist insb. dann zu bedenken, wenn LIS der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden soll, da dann ein unbestimmter Personenkreis potentiellen Gefahren ausgesetzt ist. Haftungsfragen kommen aber auch dann in Betracht, wenn etwa mehrere Partnerunternehmen gemeinsame LIS nutzen, dies jedoch nicht im Sinne einer Mitinhaberschaft geschieht. Inhaber und Geschädigter müssen personenverschieden sein.<sup>125</sup> Das bedeutet, dass Partnerunternehmen untereinander nicht nach § 2 HPfLG haften, wenn sie die LIS als gemeinsame Inhaber betreiben (zum Begriff der Inhaberschaft vertieft sogleich). Zugleich können sie aber gegenüber der Öffentlichkeit bzw. bestimmten Dritten weiterhin haftungspflichtig bleiben. Je größer der Personenkreis ist, dem ein Zugang zur LIS eröffnet wird, desto wahrscheinlicher wird der Eintritt eines Haftungsfalls.

Die Haftung des § 2 HPfLG betrifft den Anlageninhaber (und damit i.d.R. das Logistikunternehmen bzw. den CPO) als Haftungspflichtige gegenüber Nutzern der LIS. Selbstverständlich sind auch Ansprüche der Logistikunternehmen bzw. CPO gegenüber Dritten denkbar (etwa bei unsachgemäßer Nutzung der

<sup>124</sup> Ballhausen, in: beckOGK HPfLG § 2 Rn. 4 f.

<sup>125</sup> Ballhausen, in: beckOGK HPfLG § 2 Rn. 51.

LIS durch Nutzer oder Pflichtverletzungen von Vertragspartnern). Ausführungen zu weiteren Haftungsnormen und -richtungen folgen sogleich unter 3.6.2.

### 3.6.1.1 Anlageninhabereigenschaft

Haftungsadressat ist der Anlageninhaber. Das ist nicht zwingendermaßen der Eigentümer der Anlage; es kommt vielmehr darauf an, wer die tatsächliche, eigenverantwortliche und wirtschaftliche Herrschaft übernommen hat, diese ausübt und nach außen hin als Verantwortlicher auftritt, die tatsächliche Verfügungsgewalt über den Betrieb der LIS hat und tatsächlich in der Lage ist, die Benutzung zu gestatten oder auszuschließen, die erforderlichen Weisungen geben und dadurch Schäden aus der LIS verhindern kann.<sup>126</sup> Kriterien hierbei sind Errichtung, Betrieb, Wartung, Instandsetzung und Verkehrssicherung der Anlage. Strom- und Netzbetreiber sind Hauptadressaten des HPflG.<sup>127</sup> In der Praxis ergibt sich in der Regel eine Anlageninhaberschaft des CPO. Eine Haftung des EMP nach § 2 Abs. 1 S. 1 HPflG ist indes ausnahmsweise ebenfalls denkbar, bspw. wenn Fehlfunktionen der Dienste des EMP, dazu führen, dass ein Ladevorgang nicht mehr unterbrochen werden kann.<sup>128</sup> Je nach konkreter Ausgestaltung der Pflichtenverteilung können hier auch die Logistikunternehmen als Anlageninhaber haftbar werden. Etwa, wenn sie selbst CPOs sind, oder aber, wenn sie in sonstiger Weise als Verantwortliche im o. g. Sinne nach außen hin auftreten. Die Anlageninhabereigenschaft der Logistikunternehmen dürfte in vielen Fällen der Praxis zu bejahen sein, ist allerdings in jedem Einzelfall anhand der o. g. Maßstäbe zu untersuchen.

### 3.6.1.2 Haftungsformen: Wirkungs- und Zustandshaftung

Nach § 2 Abs. 1 S. 1 HPflG hat der Anlageninhaber dem Geschädigten bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen den entstandenen Schaden zu ersetzen (sog. Wirkungshaftung). Erforderlich ist, dass durch Wirkung von Elektrizität, Gasen, Dämpfen oder Flüssigkeiten i. S. v. § 2 Abs. 1 S. 1 HPflG, welche von einer Anlage zur Abgabe einer der vorgenannten Varianten ausgehen, ein Mensch getötet bzw. verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Wirkungshaftung erfordert einen kausalen Zusammenhang mit Funktion der LIS – hier dem Stromfluss.<sup>129</sup> Unter einer Anlage i. d. S. ist eine technische Einrichtung im weitesten Sinne zu verstehen.<sup>130</sup> Da Ladesäulen für eLKW im Verlauf von Ladeprozessen Elektrizität abgeben, erfüllen sie auch die Voraussetzung von § 2 Abs. 1 S. 1 HPflG und stellen Anlagen zur Abgabe von Elektrizität i. S. d. HPflG dar.

Daneben ist auch eine sog. Zustandshaftung gemäß § 2 Abs. 1 S. 2 HPflG denkbar. Während die soeben beschriebene Wirkungshaftung Schäden umfasst, welche gerade auf die Wirkungen der Elektrizität zurückzuführen sind, haftet der Anlageninhaber nach den Grundsätzen der Zustandshaftung auch dann, wenn ein Schaden durch das bloße Vorhandensein einer Anlage im o. g. Sinne herbeigeführt wird. Denkbar wären hier bspw. herumliegende Ladekabel, über welche vorbeilaufende Personen stolpern. Für den Fall der Zustandshaftung sieht das Gesetz in § 2 Abs. 1 S. 3 HPflG eine Ausnahme von der Haftung vor für den Fall, dass sich die Anlage zum Schadenseintrittszeitpunkt in ordnungsmäßigem

<sup>126</sup> Schulze, in: „Die Haftung der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur nach dem HaftpflichtG“, IR 2022, 57 (58); BGH, NJW-RR 2007, 823; OLG Saarbrücken, ZfW 2021, 176; OLG Koblenz, DWW 2015, 345.

<sup>127</sup> Schulze, in: „Die Haftung der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur nach dem HaftpflichtG“, IR 2022, 57 (57).

<sup>128</sup> Schulze, in: „Die Haftung der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur nach dem HaftpflichtG“, IR 2022, 57 (58).

<sup>129</sup> Schulze, in: „Die Haftung der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur nach dem HaftpflichtG“, IR 2022, 57 (58); BGH, MDR 2010, 921; vgl. LG Dessau, Urt. v. 16.9.2005 – 2 O 1444/04.

<sup>130</sup> Kayser, in: Filthaut/Piontek/Kayser, Kommentar zum Haftpflichtgesetz § 2 Rn. 3; BGHZ 202, 217.

Zustand befunden hat. Für den Begriff des „ordnungsmäßigen Zustands“ enthält § 2 Abs. 1 S. 3 HPfLG eine Legaldefinition: ordnungsmäßig ist eine Anlage, solange sie den anerkannten Regeln der Technik entspricht und unversehrt ist.

Rechtliche Besonderheiten können sich bei bi-direktionalem Laden ergeben. Prinzipiell ist hier eine Haftung der Nutzer – ihrerseits gem. § 2 HPfLG denkbar.<sup>131</sup> Da ein flächendeckender Einsatz dieser Technologie in Deutschland (noch) nicht absehbar ist, wird auf vertiefte Ausführungen dahingehend in diesem Gutachten verzichtet.

Ein Verschulden ist in keinem der Fälle nach § 2 Abs. 1 HPfLG erforderlich. Es handelt sich bei § 2 Abs. 1 HPfLG um eine verschuldensunabhängige Haftungsvorschrift.<sup>132</sup> D. h. der Anlageninhaber kann sich nicht etwa einer Haftung entziehen, indem er schlüssig vorbringt, dass ihn kein Verschulden treffe. Vielmehr kann der Anlageninhaber gerade trotz ordnungsgemäßer Wartung und Überwachung der LIS nach § 2 HPfLG haftbar gemacht werden.

### 3.6.1.3 Haftungsausschlüsse

Ein Haftungsausschluss besteht gem. § 2 Abs. 1 S. 2 2. Hs. HPfLG (nur) für den Fall der Zustandshaftung, wenn sich die LIS zur Zeit der Schadensverursachung in einem ordnungsgemäßen Zustand befand.<sup>133</sup> Als ordnungsgemäß i. d. S. ist gem. § 2 Abs. 1 S. 3 HPfLG eine Anlage anzusehen, welche den anerkannten Regeln der Technik entspricht und unversehrt ist. „Unversehrtheit“ wiederum meint einen Zustand, in welchem die LIS frei von Mängeln ist, die die Sicherheit betreffen. Bloße Schönheitsfehler hingegen sind unschädlich.<sup>134</sup> Der Anlageninhaber ist darlegungs- und beweispflichtig hinsichtlich des ordnungsgemäßen Zustands der Anlage. Die Zustandshaftung greift auch dann, wenn eine Ordnungswidrigkeit der Anlage vorlag, welche für den Anlageninhaber nicht erkennbar war.<sup>135</sup>

Ferner kann eine Haftung nach § 2 Abs. 1 HPfLG dann ausgeschlossen sein, wenn eine der Ausnahmen des § 2 Abs. 3 HPfLG einschlägig ist.

In Betracht kommt insb. § 2 Abs. 3 Nr. 1 Alt. 2 HPfLG. Demnach entfällt die Haftung des Anlageninhabers, wenn der Schaden innerhalb eines im Besitz des Inhabers der Anlage stehenden befriedeten Grundstücks entstanden ist. Das Grundstück muss sich nicht im Eigentum, aber jedenfalls im unmittelbaren Besitz des Anlageninhabers befinden.<sup>136</sup> Ein befriedetes Grundstück ist ein solches, das in äußerlich erkennbarer Weise durch den Berechtigten mittels Schranken, Hecken und Zäunen gegen das willkürliche Betreten und Befahren gesichert ist.<sup>137</sup> Sobald die Fläche öffentlich zugänglich ist, liegt kein befriedetes Grundstück mehr vor.<sup>138</sup> § 2 Abs. 3 Nr. 1 Alt. 2 HPfLG sieht vor, dass Grundstücksbesitzer und LIS-Inhaber identisch sind. Sodann ist eine Ersatzpflicht ausgeschlossen. Das bedeutet, dass ein Logistikunternehmen haftungsprivilegiert wird, wenn es zugleich Grundstücksbesitzer und

<sup>131</sup> Schulze, in: „Die Haftung der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur nach dem HaftpflichtG“, IR 2022, 57 (58); AG Krefeld, Urt. v. 18.4.2013 – 3 C 243/11 – Flüssiggasflasche in Wohnmobil als Energieanlage.

<sup>132</sup> Kemen/Herges, in: Staudinger/Halm/Wendt Versicherungsrecht § 2 HPfLG Rn. 1, 2.

<sup>133</sup> Schulze, in: „Die Haftung der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur nach dem HaftpflichtG“, IR 2022, 57 (59).

<sup>134</sup> Schulze, in: „Die Haftung der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur nach dem HaftpflichtG“, IR 2022, 57 (59).

<sup>135</sup> Ballhausen, in: beckOGK, § 2 HPfLG Rn. 43.

<sup>136</sup> Ballhausen, in: beckOGK, § 2 HPfLG Rn. 60.

<sup>137</sup> Ballhausen, in: beckOGK, § 2 HPfLG Rn. 60.

<sup>138</sup> Schulze, in: „Die Haftung der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur nach dem HaftpflichtG“, IR 2022, 57 (60).

Anlageninhaber ist und die LIS nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt. Fallen Grundstücksbesitzer und LIS-Inhaber hingegen auseinander, greift der Haftungsausschluss nicht. Ist also das Logistikunternehmen bspw. nur Grundstücksbesitzer, überträgt aber die Anlageninhaberschaft auf einen Dritten als CPO, so besteht eine Haftung nach § 2 HPfLG (zulasten des CPO als Anlageninhaber). Und zwar auch dann, wenn die LIS nicht der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.

Wird Partnerunternehmen Zugang zur LIS gewährt, steht dies einer Einstufung des Grundstücks als „befriedet“ nicht entgegen. Denn es liegt dann kein willkürliches Befahren durch eine unbestimmte Personenzahl, sondern vielmehr eine kontrollierte und absehbare Nutzung der Fläche vor. Der Haftungsausschluss des § 2 Abs. 3 Nr. 1 Alt. 2 HPfLG ist in diesem Fall demnach einschlägig.

Aufgrund von § 2 Abs. 3 Nr. 2 HPfLG werden am ladenden eLKW entstehende Schäden sowie durch den ladenden eLKW verursachte Schäden nicht ersetzt, denn die Batterie stellt eine „sonstige Abnahme-einrichtung“ (zur Abnahme von Elektrizität) i. S. v. § 2 Abs. 3 Nr. 2 HPfLG dar.<sup>139</sup> Insoweit richtet sich die Haftung nach den allgemeinen Vorschriften.

Schließlich besteht ein Haftungsausschluss nach § 2 Abs. 3 Nr. 3 HPfLG für Schäden, die durch höhere Gewalt herbeigeführt worden sind. Erfasst sind betriebsfremde, von außen durch elementare Naturereignisse bzw. durch Handlungen dritter Personen herbeigeführte Ereignisse, die nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar sind und mit wirtschaftlichen Mitteln auch durch die bei der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden können und auch nicht wegen seiner Häufigkeit vom Betreiber der LIS anzunehmen sind.<sup>140</sup> Das sind solche außergewöhnlichen Ereignisse, in denen sich das besondere Risiko der Gefährdungshaftung nicht verwirklicht und nicht mehr der Betriebsgefahr der LIS, sondern einem Drittereignis zuzurechnen ist.<sup>141</sup> Hierzu gehören Naturgewalten, die mit zumutbaren Mitteln auch durch die äußerste, vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhindert werden können. **Schäden durch Materialfehler, -ermüdung oder Überspannungen** scheiden dagegen als Haftungsausschlussgrund aus.<sup>142</sup> Diese **sind normale haftpflichtbegründende Betriebsrisiken** des CPOs als LIS-Betreiber.

#### 3.6.1.4 Anspruchshöhe / Versicherung

Liegen die Voraussetzungen einer Haftung nach § 2 Abs. 1 S. 1 HPfLG vor, kann die Anspruchshöhe ggf. durch ein Mitverschulden gemäß § 4 HPfLG, § 254 BGB zu kürzen sein, wenn ein Verschulden des Geschädigten an der Schadensentstehung mitursächlich war. Das Vorliegen eines Mitverschuldens hat der haftpflichtige LIS-Betreiber darzulegen und zu beweisen.<sup>143</sup>

Die Haftungsobergrenzen nach dem HPfLG ergeben sich aus den §§ 9, 10 HPfLG und liegen bei 300.000 € (Sachschäden) bzw. 600.000 € (Personenschäden oder Tötung). Der potentiell Haftpflichtige kann sich durch Abschluss einer Haftpflichtversicherung absichern.

<sup>139</sup> Schulze, in: „Die Haftung der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur nach dem HaftpflichtG“, IR 2022, 57 (60).

<sup>140</sup> Kayser, in: Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz § 2 HPfLG Rn. 71; BGHZ 159, 19 ff.; LG Essen, GWF 2018, 32.

<sup>141</sup> Kayser, in: Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz § 2 HPfLG Rn. 71; OLG Jena, NJW-RR 1999, 895.

<sup>142</sup> Schulze, in: „Die Haftung der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur nach dem HaftpflichtG“, IR 2022, 57 (60).

<sup>143</sup> Schulze, in: „Die Haftung der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur nach dem HaftpflichtG“, IR 2022, 57 (60); OLG Saarbrücken, ZfW 2021, 176.

Der Abschluss einer spezifischen Haftpflichtversicherung für die LIS ist zwar gesetzlich nicht verpflichtend vorgeschrieben, aber angesichts der Haftungsobergrenzen des HPfLG zu empfehlen. Ggf. kann die Versicherung der LIS in eine bestehende Betriebshaftpflichtversicherung integriert werden; dies gilt es mit dem Versicherer abzustimmen. Der preisliche Rahmen für Versicherungen von LIS liegt bei ca. 100 € / Jahr.<sup>144</sup>

### 3.6.1.5 Zwischenergebnis

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass eine potentielle Haftung des Anlageninhabers nach § 2 HPfLG insb. dann zu bedenken ist, wenn LIS der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden soll. Denn die verschuldensunabhängige Haftung des § 2 Abs. 1 S. 1 HPfLG knüpft zwar an dieses Kriterium nicht direkt an. Praktisch dürfte aber oftmals der Ausschlussgrund des § 2 Abs. 3 Nr. 1 Alt. 2 HPfLG einschlägig sein, sofern LIS nur Partnerunternehmen – und nicht der Öffentlichkeit – zur Verfügung gestellt wird und der Anlageninhaber zugleich Grundstücksbesitzer ist. Mit öffentlicher Zugänglichkeit ist die private Grundstücksfläche nicht mehr als „befriedet“ einzustufen und der Haftungsausschluss des § 2 Abs. 3 Nr. 1 Alt. 2 HPfLG kann nicht greifen. Der Personenkreis potentiell Geschädigter wird damit erheblich erweitert bei gleichzeitig nur beschränktem Handlungsspielraum zur Gefahrenprävention.

## 3.6.2 Andere Haftungsquellen

Neben der speziellen Gefährdungshaftung nach § 2 Abs. 1 S. 1 HPfLG kommen auch allgemeine Haftungsvorschriften in Betracht. Naheliegend erscheinen hier eine vertragliche sowie deliktische Haftung. Im Folgenden wird deshalb auf diese beiden Konstellationen näher eingegangen.

### 3.6.2.1 Vertragliche Ansprüche

Vertragliche Ansprüche können im Rahmen sämtlicher Vertragsbeziehungen bestehen. Da die vertraglichen Beziehungen je nach Einzelfall unterschiedlich ausgestaltet sein können, beschränken sich die nachfolgenden Ausführungen darauf, einen abstrakten Überblick der Anspruchsvoraussetzungen und Systematik vertraglicher Beziehungen zu vermitteln mit Fokus auf schadensersatzrechtliche Haftung. Kommt eine Partei ihren vertraglichen Pflichten nicht nach, kann dies Schadensersatzansprüche nach den §§ 280 ff. BGB begründen. In Betracht kommen dabei insb. Schadensersatz statt der Leistung gem. §§ 280 Abs. 1, Abs. 3, 281 Abs. 1 BGB bzw. §§ 280 Abs. 1, Abs. 3, 283 BGB bzw. Schadensersatz neben der Leistung aufgrund der Verletzung einer Nebenpflicht, gem. §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2 BGB.

Voraussetzung für das Bestehen einer der genannten Ansprüche ist jeweils das Vorliegen eines Schuldverhältnisses, einer schuldhaften Pflichtverletzung des Anspruchsgegners sowie eines kausal darauf beruhenden Schadens beim Anspruchsteller.<sup>145</sup> Schuldverhältnisse in diesem Sinne sind in erster Linie Verträge – wobei auch vor- und nachvertragliche Pflichten noch mit umfasst sind.<sup>146</sup>

---

<sup>144</sup> Vgl. etwa [E-Ladestationen u. E-Tankstellen Versicherung; Microsoft Word - 20211220 Inhalt für GutzuWissen E-Ladestationen.docx](#)

<sup>145</sup> *Dauner-Lieb*, in: *Dauner-Lieb/Langen*, BGB Schuldrecht § 280 Rn. 26 ff.

<sup>146</sup> *Grüneberg*, in: *Grüneberg Kommentar BGB* § 280 Rn. 7; *Dauner-Lieb*, in: *Dauner-Lieb/Langen*, BGB Schuldrecht § 280 Rn. 26.

Die Pflichtverletzung i. S. v. § 280 Abs. 1 BGB umfasst alle Leistungsstörungen.<sup>147</sup> Denkbare anspruchsbegründende Pflichtverletzungen sind zahlreich; in Betracht kommen etwa: unterbliebene oder mangelhafte Leistung, unterbliebene Zahlung, nicht oder unsachgemäß betriebene Wartung etc.

Der Verschuldensmaßstab richtet sich nach § 276 Abs. 1, 2 BGB und umfasst sowohl Fahrlässigkeit (Außerachtlassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, vgl. § 276 Abs. 2 BGB) als auch Vorsatz.

Im Falle des § 281 sowie § 283 BGB muss der Gläubiger dem Schuldner grds. eine angemessene Frist zur Nacherfüllung setzen, bevor der Schadensersatzanspruch geltend gemacht werden kann, vgl. § 281 Abs. 1 S. 1 BGB.

Im Falle des Schadensersatzanspruchs neben der Leistung gem. §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 2 BGB besteht die anspruchsbegründende Pflichtverletzung nicht in einer Hauptleistungs- sondern Nebenpflicht.<sup>148</sup> Das sind insb. Rücksichtnahmepflichten, vgl. § 241 Abs. 2 BGB. Das könnten hier bspw. sein: unzureichende Information, unzureichende Schutzmaßnahmen etc.

Unter einem Schaden wird jede Beeinträchtigung eines Interesses verstanden, wobei es sich um ein vermögenswertes oder ein rein ideelles Interesse handeln kann.<sup>149</sup> Die konkrete Berechnung des Schadens erfolgt nach der Differenzhypothese (Zustand mit vs. ohne Schadensereignis) und richtet sich nach den §§ 249 ff. BGB.

*Ein vertraglicher Schadensersatzanspruch könnte etwa in folgenden Situationen bestehen:*

- *Logistikunternehmen gegenüber Dritten CPO wenn Ladepunkte nicht ordnungsgemäß betrieben werden und dem Logistikunternehmen daraus ein Schaden entsteht.*
- *Logistikunternehmen gegenüber Netzbetreiber wenn dieser seinen Pflichten nicht nachkommt, etwa dem ordnungsgemäßen Zurverfügungstellen des Netzzugangs oder der Versorgungssicherheit.*
- *Logistikunternehmen gegenüber EMP (wenn Logistikunternehmen selbst CPO ist) und dem Logistikunternehmen z.B. wegen Fehlfunktionen der Ladesäulen aufgrund mangelhafter Softwareleistungen durch den EMP ein Schaden entsteht.*

Die Auflistung ist nicht abschließend. Vielmehr ist in jedem Vertragsverhältnis grds. die Geltendmachung eines Schadensersatzanspruch denkbar.

### **Vertraglicher Haftungsausschluss**

Es ist denkbar, eine vertragliche Haftung im o. g. Sinne vertraglich auszuschließen. Es herrschen in Deutschland die Grundsätze der Privatautonomie sowie der Vertragsfreiheit. D.h., die Parteien sind hinsichtlich der vertraglichen Ausgestaltung grds. frei. Zudem können sie entscheiden, ob überhaupt ein schriftlicher Vertrag geschlossen werden soll oder ob mündliche Absprachen, aufgrund von jahrelanger vertrauensvoller Zusammenarbeit, ausreichend sind. Der Vertragsfreiheit sind nur sehr enge

<sup>147</sup> Stadler, in: Jauernig Kommentar zum BGB § 280 Rn. 1.

<sup>148</sup> Fritzsche/Harman, in: beckOGK BGB § 241 Rn 381.

<sup>149</sup> Oetker, in Münchener Kommentar zum BGB § 249 Rn. 16.

Grenzen gesetzt, sie ist aber auch nicht vollkommen schrankenlos.<sup>150</sup> Sie findet ihre Grenze bspw. dann, wenn ausnahmsweise ein Kontrahierungszwang besteht, oder die vertragliche Regelung gegen ein Gesetz verstößt (§ 134 BGB) bzw. sittenwidrig ist (vgl. §§ 138 Abs. 1, 2, 242 BGB).<sup>151</sup>

### 3.6.2.2 Sonderfall: AGB

Besonders im Rahmen des Geschäftsmodells 2 scheint es naheliegend, Allgemeine Geschäftsbedingungen - AGB zu verwenden. Solche können etwa als einheitliche Vertragsgrundlage mit den jeweiligen LIS-Nutzern Anwendung finden, aber auch im Verhältnis zu Partnerunternehmen, ließe sich so unnötige Mehrarbeit der Logistikunternehmen ersparen. Denn die zu regelnden Vertragsinhalte dürften sich auch in dieser Hinsicht in aller Regel nicht unterscheiden. Im Rahmen des Geschäftsmodells 1 dürfte in aller Regel ein partnerschaftliches bzw. individuelleres Verhältnis zu anderen Unternehmen bestehen, sodass eine Anwendung von AGB eher fernliegender scheint. Öffentliche LIS wird in diesem Rahmen nicht betrieben, sodass dieser Anwendungsbereich komplett ausscheidet. Ausgeschlossen ist die Verwendung von AGB aber auch hier nicht.

Ob AGB vorliegen, richtet sich nach den Voraussetzungen von § 305 Abs. 1 BGB. Ist dies der Fall, so gelten die vergleichsweise strengere Anforderungen der §§ 305 ff. BGB. AGB sind gemäß der Definition des § 305 Abs. 1 BGB „alle für eine Vielzahl von Verträgen vorformulierten Vertragsbedingungen, die eine Vertragspartei (Verwender) der anderen Vertragspartei bei Abschluss eines Vertrags stellt.“

In Sonderfällen kann ggf. der Anwendungsbereich für die AGB-Regelungen der §§ 305 ff. BGB nicht eröffnet, bzw. deren Anwendbarkeit modifiziert sein, vgl. § 310 BGB. Aller Voraussicht nach sollten jedoch hier, für den Fall, dass Logistikunternehmen AGB verwenden, die §§ 305 ff. Anwendung finden.

Liegen AGB vor, so werden diese nur dann Bestandteil, wenn der Verwender der AGB in Entsprechung mit § 305 Abs. 2 BGB ausdrücklich auf die AGB hinweist und eine Kenntnisnahme für die Gegenseite in zumutbarer Weise ermöglicht.

Treffen die Parteien eine individuelle Vertragsabrede, liegen keine AGB vor, vgl. § 305b BGB.

Überraschende oder mehrdeutige Klauseln in AGB werden nicht Bestandteil des Vertrages, vgl. § 305c BGB.

Sofern AGB bestehen und wirksam einbezogen wurden, richtet sich deren Wirksamkeit nach der Inhaltskontrolle gem. § 307 BGB. Demnach sind AGB unwirksam, wenn sie den Verwender unangemessen benachteiligen. Eine solche unangemessene Benachteiligung kann ich aus unterschiedlichen Gründen ergeben. Die §§ 308 und 309 BGB enthalten hierfür Regelbeispiele. In den Fällen des § 308 BGB handelt es sich um sog. Klauselverbote mit Wertungsmöglichkeit. D. h., dass, wenn einer der genannten Fälle einschlägig ist, dennoch eine Abwägung der Umstände im Einzelfall zu erfolgen hat, was im Ergebnis zu einer Wirksamkeit der Klausel führen kann.<sup>152</sup> Liegt hingegen ein Fall von § 309 BGB vor, ist die Klausel in jedem Fall unwirksam.<sup>153</sup> In Betracht kommt insb. § 309 Nr. 7 lit. b) BGB. Demnach ist

<sup>150</sup> Sutschet, in: beckOK BGB § 241 Rn. 12.

<sup>151</sup> Sutschet, in: beckOK BGB § 241 Rn. 12.

<sup>152</sup> Jacobs, in: BeckOK Arbeitsrecht § 308 Rn. 1.

<sup>153</sup> Jacobs, in: BeckOK Arbeitsrecht § 309 Rn. 1.

eine AGB-Regelung unwirksam, welche einen Haftungsausschluss des AGB-Verwenders bei Verletzung von Leben, Körper, Gesundheit oder grober Fahrlässigkeit in Bezug auf Sachschäden vorsieht.<sup>154</sup>

Die Rechtsfolge für alle Fälle, in denen AGB entweder nicht Vertragsbestandteil werden oder unwirksam sind, richtet sich nach § 306 BGB. Demnach bleiben grds. die übrigen Vertragsbestandteile (die keine AGB darstellen) wirksam (§ 306 Abs. 1 BGB) und anstelle der unwirksamen oder nicht einbezogenen AGB tritt grds. der gesetzlich vorgesehene Regelfall (§ 306 Abs. 2 BGB). Nur, wenn das Festhalten am Vertrag eine unzumutbare Härte für eine der Vertragsparteien darstellt, wird der Vertrag als Ganzes unwirksam (§ 306 Abs. 3 BGB). Dies stellt den Ausnahmefall dar, nicht zuletzt, weil eine unzumutbare Härte für eine der Vertragsparteien erforderlich ist, was vom Ausgangspunkt der gesetzlichen Wertung des § 306 Abs. 1 BGB eine hohe Hürde darstellt.<sup>155</sup>

### 3.6.2.3 Deliktsrecht

Auf deliktischer Ebene kommt insb. ein Schadensersatzanspruch gem. § 823 Abs. 1 BGB in Betracht. Ein solcher kann sich grds. gegen jede in Betracht kommende Partei richten (Nutzer, CPO, Logistikunternehmen etc.) je nachdem, wem eine Pflichtverletzung vorgeworfen wird.

Damit der Tatbestand von § 823 Abs. 1 BGB erfüllt ist, muss zunächst eine Verletzungshandlung zu einer kausal darauf beruhenden Rechtsgutsverletzung führen. Die Verletzungshandlung muss schuldhaft sowie rechtswidrig erfolgen und ferner zu einem kausal darauf zurückzuführenden ersatzfähigen Schaden führen. Seitens der Ladesäulenbetreiber kommt insb. eine Verletzung von Verkehrssicherungspflichten in Betracht. Nach ständiger Rechtsprechung des BGH ist derjenige, der eine Gefahrenlage – gleich welcher Art – schafft, grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Die rechtlich gebotene Verkehrssicherung umfasst diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schäden zu bewahren.<sup>156</sup>

**Als potentiell verletztes Rechtsgut kommen im hiesigen Kontext insb. Eigentum (z. B. Beschädigung von LIS oder Beschädigung von eLKW), Körper und Gesundheit von Personen in Betracht.**

Die Verletzungshandlung kann in einem Tun, Dulden oder Unterlassen bestehen. Die Beschädigung von Ladesäulen käme bspw. als haftungsbegründendes Tun in Betracht. Ein haftungsbegründendes Unterlassen könnte etwa bei unterbliebener Wartung durch den CPO vorliegen.

Die sog. haftungsbegründende Kausalität ist gegeben, wenn die Rechtsgutsverletzung kausal auf die Verletzungshandlung zurückgeführt werden kann.

Das Vorliegen der vorgenannten Voraussetzungen indiziert die Rechtswidrigkeit, d.h. diese ist dann in aller Regel gegeben, wenn nicht ausnahmsweise Rechtfertigungsgründe bestehen (Notstand o. Ä.).

Der Verschuldensmaßstab umfasst sowohl Vorsatz als auch Fahrlässigkeit, vgl. § 276 Abs. 1, 2 BGB.

<sup>154</sup> Jacobs, in: BeckOK Arbeitsrecht § 309 Rn. 27.

<sup>155</sup> Schmidt, in: BeckOK BGB § 306 Rn. 34.

<sup>156</sup> BGH NJW 2013, 48.

Schließlich muss ein ersatzfähiger Schaden vorliegen, welcher sich auf die Rechtsgutsverletzung zurückführen lässt. Die Schadensdefinition ist gleichlaufend zu vertraglichen Ansprüchen und kann grds. in jeder Beeinträchtigung von Interessen liegen. Es gelten die §§ 249 ff. BGB.<sup>157</sup>

Sind all die vorgenannten Voraussetzungen gegeben, bleibt die Schadenshöhe zu klären. Hier kann insb. Der Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 1 BGB ist gerichtet darauf, den Zustand herzustellen, der ohne das schädigende Ereignis bestanden hätte, vgl. § 249 Abs. 1 BGB. In der Praxis wird in der Regel entweder der hierzu erforderliche Geldbetrag vom Gläubiger gefordert werden (§ 249 Abs. 2 BGB) oder, wenn eine Herstellung des ursprünglichen Zustands nicht möglich oder zumutbar ist, eine Geldentschädigung gemäß § 251 Abs. 1 BGB. Immaterielle Schäden sind nur ausnahmsweise nach Maßgabe des § 253 Abs. 1, 2 BGB ersatzfähig. Liegt ein Mitverschulden des Anspruchstellers vor, kürzt sich der Anspruch gem. § 254 BGB.

*Der wesentliche Unterschied zwischen § 823 Abs. 1 BGB und § 2 HPfLG liegt folglich darin, dass § 823 Abs. 1 BGB ein Verschulden des Schädigers voraussetzt, während § 2 HPfLG eine Gefährdungshaftung begründet.* Das Vorliegen eines Verschuldens des Anspruchsgegners im Rahmen von § 823 Abs. 1 BGB hat der (geschädigte) Anspruchsteller darzulegen.<sup>158</sup> Diese Beweislast kann in der praktischen Durchsetzung des Anspruchs u. U. eine hohe Hürde darstellen.

Der Unterschied wird deutlich an dem folgenden Beispiel: Ein Logistikunternehmen ist zugleich CPO und betreibt Ladesäulen, welche der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Ein Nutzer fährt an die Ladesäule und verletzt sich, indem er über ein Kabel stolpert, welches ein anderer Nutzer unsachgemäß abgelegt hat. Obwohl das Logistikunternehmen seinen Sorgfaltspflichten nachgekommen ist, greift die verschuldensunabhängige Haftung des § 2 Abs. 1 S. 1 HPfLG und das Unternehmen wird Schadensersatzpflichtig. (Hier bestünde grds. ein Anspruch des Logistikunternehmens gegen den unsachgemäß handelnden Nutzer gemäß § 823 Abs. 1 BGB (Regress). Dieser scheitert aber ggf. daran, dass der betroffene Nutzer nicht identifiziert bzw. dessen Verschulden nicht hinreichend beweisbar ist.

#### 3.6.2.4 Ergebnis

§ 2 HPfLG dürfte für Logistikunternehmen die maßgeblich zu berücksichtigende Norm sein, da hier der Anlageninhaber verschuldensunabhängig in die Haftungssituation gelangt. Ansprüche, welche Logistikunternehmen als Grundstücksinhaber und/oder CPO gegenüber Geschäftspartnern oder Nutzern von LIS geltend machen wollen, dürften sich in aller Regel aus vertraglichen oder gesetzlichen Vorschriften wie § 823 Abs. 1 BGB ergeben.

Der Abschluss einer spezifischen Haftpflichtversicherung, welche einen Haftungsschutz in Bezug auf LIS gewährleistet, ist zu empfehlen. Eine solche Versicherung „schützt“ den Anlagenbetreiber nicht nur vor der verschuldensunabhängigen Haftung gem. § 2 HPfLG, sondern auch tritt auch ein bei etwaigen schuldhaft verursachten Schäden.

<sup>157</sup> Förster, in: BeckOK BGB § 823 Rn. 45.

<sup>158</sup> Förster, in: BeckOK BGB § 823 Rn. 42.

---

# Literaturverzeichnis

---

- Albers/Veit*, in: BeckOK Datenschutzrecht, 50. Edition Stand 01.08.2024, München: Beck.
- Altmeyen*, in: Altmeyen Kommentar GmbHG, 11. Auflage 2023, München: Beck
- Ballhausen*, in: BeckOGK HPfLG, Stand 01.01.2025, München: Beck
- Beyer*, in: BeckOK HGB, 45. Edition, 01.01.2025, München: Beck
- Boesche*, in: „Sind Ladepunkte für Elektrofahrzeuge Letztverbraucher?“, Recht der Energiewirtschaft 2015, 449 ff.
- Borzutzki-Pasing*, in: Hannemann/Wiegner, Münchener Handbuch Mietrecht, 5. Auflage 2019, München: Beck
- Bourwieg*, in: Bourwieg/Hellermann/Hermes Kommentar EnWG, 4. Auflage 2023, München: Beck
- Dauner-Lieb*, in: Dauner-Lieb/Langen, BGB Schuldrecht, 4. Auflage 2021, Baden-Baden: Nomos
- De Wyl/Mühe*, in: Schneider/Theobald Recht der Energiewirtschaft, 5. Auflage 2021, München: Beck
- Dreier*, in: Dreier Kommentar zum Grundgesetz, 3. Auflage 2015, München: Beck
- Erlach/Brunekreeft/Mayer*, in: „Blackoutrisiken in der Stromversorgung und Notwendigkeiten staatlichen Handelns“, KlimR2023, 20 - 24.
- Figgener*, in: Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke Kommentar Straßenverkehrsrecht, 28. Auflage 2024, München: Beck.
- Förster*, in: BeckOK BGB, 72. Edition, 01.11.2024, München: Beck.
- Fritzsche/Harman*, in: beckOGK BGB, Stand 01.11.2024, München: Beck.
- Füller*, in: Münchener Kommentar zum BGB, 9. Auflage 2022, München: Beck.
- Geldmacher*, in: Fritz/Geldmacher/Leo Gewerberaummietrecht, 5. Auflage 2024, München: Beck.
- Gerstner*, in: Kment EnWG, 3. Auflage 2023, Baden-Baden: Nomos.
- Grabow*, in: BeckOK StVR, 8. Edition 01.07.2021, München: Beck.
- Grüneberg*, in: Grüneberg Kommentar BGB, 84. Auflage 2025, München: Beck.
- Hartmann/Blumenthal-Barby* in: Theobald/Kühling NAV, 6. EL Juli 2024, München: Beck.
- Hartmann/Wagner*, in: Theobald/Kühling/Hartmann Kommentar zum EnWG, 126. EL Juli 2024, München: Beck.
- Heinemeyer*, in: Münchener Kommentar zum BGB, 9. Auflage 2022, München: Beck.

- Heinlein/Weitenberg*, in: Theobald/Kühling Kommentar zum Energierecht, 126. EL Juli 2024, München: Beck.
- Helbig/Mayer*, in: Säcker/Ludwigs, in: Berliner Kommentar zum Energierecht 5. Auflage 2024, Frankfurt am Main: R&W Verlag.
- Hollinger*, in: Schade/Hollinger, 1. Auflage 2015, München: Beck.
- Jacobs*, in: BeckOK Arbeitsrecht, 74. Edition 01.09.2024, München: Beck.
- Kayser*, in: Filthaut/Piontek/Kayser, Kommentar zum Haftpflichtgesetz, 10. Auflage 2019, München: Beck.
- Kemen/Herges*, in: Staudinger/Halm/Wendt Versicherungsrecht § 2 HPfIG, 3. Auflage 2022, NBaden-Baden: Nomos
- Klabunde/Horváth*, in: Ehmann/Selmayr, DS-GVO, 3. Auflage 2024, München: Beck.
- Klein-Blenkers*, in: Dauner-Lieb/Langen BGB Schuldrecht, 4. Auflage 2021, Baden-Baden: Nomos.
- Kment*, Energiewirtschaftsgesetz, 3. Auflage 2024, Baden-Baden: Nomos.
- Knauff*, in: Knauff GEG / GEIG, 2. Auflage 2024, Baden-Baden: Nomos.
- Krämer*, in: BeckOK BauGB, 64. Edition, 01.11.2024, München: Beck.
- Krautzberger*, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, 156. EL September 2024, München: Beck.
- Lietz*, in: Knauff GEG / GEIG, 2. Auflage 2024, Baden-Baden: Nomos.
- Lütkes/Ferner/Kramer*, Straßenverkehr, 2. Auflage 2018, München: Beck.
- Maultzsch*, in: Münchener Kommentar zum BGB, 9. Auflage 2022, München: Beck.
- Mock*, in: beckOK BGB, 72. Edition, 01.08.2024, München: Beck.
- Mössner*, in: beckOGK BGB, Stand 15.03.2024, München: Beck.
- Neunzig*, in: Aus Alt mach Neu – Gestaltungsmöglichkeiten bei der Eigenverbrauchsbesteuerung von Photovoltaik-Anlagen, DStR 2023, 2832 - 2840.
- Oetker*, in Münchener Kommentar zum BGB, 9. Auflage 2022, München: Beck.
- Oldiges/Reimann*, in: „E-Charging von Elektrofahrzeugen – Herausforderungen aus stromsteuerlicher und umsatzsteuerlicher Sicht“, DStR 2019, 1125 - 1129.
- Papier*, Recht der öffentlichen Sachen, 3. Auflage 1998, Berlin: de Gruyter.
- Pfeiffer*, in: BeckOK EnWG, 13. Edition Stand 01.12.2024, München: Beck.
- Rebler*, in: „Der Straßenbegriff im Verkehrsrecht“, DAR 2005, 65 - 68.
- Reidt*, in: Battis/Krautzberger/Löhr BauGB, 15. Auflage 2022, München: Beck.
- Rieger*, in: Schrödter BauGB, 9. Auflage 2019, Baden-Baden: Nomos

- 
- Roßnagel*, in: „Kein „Verbotsprinzip“ und kein „Verbot mit Erlaubnisvorbehalt“ im Datenschutzrecht“, NJW 2019, 1 - 5.
- Schaal*, in: Erbs/Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze, 254. EL Oktober 2024, München: Beck.
- Schlinder*, in: beckOGK BGB, Stand 01.01.2025, München: Beck.
- Schmidt*, in: BeckOK BGB, 72. Edition Stand 01.11.2024, München: Beck.
- Schneider/Theobald*, Recht der Energiewirtschaft, 5. Auflage 2021, München: Beck.
- Schnurre*, in: BeckOK EnWG, 13. Edition Stand 01.12.2024, München: Beck.
- Schulze*, in: „Die Haftung der Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur nach dem HaftpflichtG“, IR 2022, 57 – 60.
- Seifert*, in: Kröninger/Aschke/Jeromin, Baugesetzbuch, BauNVO, 5. Auflage 2024, München: Beck.
- Stadler*, in: Jauernig Kommentar zum BGB, 19. Auflage 2023, München: Beck.
- Sutschet*, in: beckOK BGB, 72. Edition Stand 01.11.2024, München: Beck.
- Türpe*, in: BeckOK StVR, 8. Edition 01.07.2020, München: Beck.
- Wolff/von Ungern-Sternberg*, in: BeckOK Datenschutzrecht, 50. Edition 01.08.2024, München: Beck.
- Ziegenhorn/v. Heckel*, in: Datenverarbeitung durch Private nach der europäischen Datenschutzreform“, NVwZ 2016, 1585 - 1591.
- Ziemßen*, in: beckOGK BGB Stand 01.01.2025, München: Beck.