

Shared Charging für Nutzfahrzeuge in Gewerbegebieten

Im Auftrag von: Fraunhofer IFAM
Abteilung Energiesystemanalyse

Shared Charging für Nutzfahrzeuge in Gewerbegebieten

Dieser Leitfaden stellt praxisrelevante Aspekte zur Planung, Finanzierung, Errichtung, zum Betrieb und zu gemeinsamer Nutzung von Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge in Gewerbegebieten dar und richtet sich an Unternehmen der Logistikbranche, die geteiltes Laden erwägen.

Der Leitfaden beruht auf dem Rechtsgutachten: IKEM (2025): Geteiltes Laden im Gewerbebetrieb. Kurzgutachten im Auftrag des Fraunhofer Instituts für Fertigungstechnik und angewandte Materialforschung IFAM.

Zitiervorschlag

IKEM (2025): *Shared Charging für Nutzfahrzeuge in Gewerbegebieten* – Leitfaden im Auftrag des Fraunhofer Instituts für Fertigungstechnik und angewandte Materialforschung IFAM.

Autorinnen

Giverny Lindquist
giverny.lindquist@ikem.de

Nimai von Hagen
nimai.vonhagen@ikem.de

Matthias Hartwig
matthias.hartwig@ikem.de

Layout und Grafiken

Julie Hertel
julie.hertel@ikem.de

Auftraggeber

Fraunhofer Institut für Fertigungstechnik und angewandte Materialforschung IFAM

Gesamtprojektkoordination

Sönke Stührmann
soenke.stuehrmann@ifam.fraunhofer.de



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Förderhinweis

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

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.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Planung	4
2.1. Energierecht	5
2.1.1. Letztverbraucher und Netznutzer	5
2.1.2. Netzanschluss, § 17 EnWG	5
2.1.3. Stromliefervertrag	6
2.1.4. § 14a EnWG Ladepunkte als steuerbare Verbrauchseinrichtung	6
2.2. Besonderheiten bei öffentlicher LIS (AFIR/LSV)	6
2.3. Mess- und Eichrecht	7
2.4. Messstellenbetriebsgesetz	7
2.5. Erwerbsmöglichkeiten LIS (vertraglich)	7
2.6. Erwerb Fläche zwischen Akteuren (Verträge)	8
3. Finanzierung	9
3.1. Finanzierungs- und Förderrahmen	10
3.2. Exkurs Gründung einer GmbH / GmbH & Co. KG	10
3.3. THG-Quotenhandel.....	11
4. Errichtung.....	12
4.1. Baurecht	13
4.2. Straßenrecht.....	14
4.3. Immissionsschutzrecht	14
4.4. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)	14
5. Betrieb	15
5.1. Stromsteuer.....	16
5.2. Umsatzsteuer	16
5.3. Eigenstromerzeugung	16
5.3.1. Stromsteuer	16
5.3.2. Umsatzsteuer	17
5.4. Datenschutz	17
5.5. Cybersecurity	18
5.6. Straßenverkehrsrecht	18
6. Nutzung	19
6.1. Haftung.....	20
6.1.1. Haftungsfragen bei der Nutzung von LIS.....	20
6.1.2. Anlageninhaberschaft und Haftung	20
6.1.3. Haftungsausschlüsse	20
6.1.4. Weitere Haftungsquellen.....	20
6.1.5. Erhöhtes Haftungsrisiko bei öffentlicher LIS	20
6.1.6. Haftpflichtversicherung.....	20
6.2. Vertragliche Abreden bei LIS-Sharing	21
6.2.1. Überblick Vertragsverhältnisse.....	21
6.2.2. Musterformulierungen.....	23

Einleitung



Einleitung

Im Projekt »Transportation in Charge« erarbeiten Expertinnen und Experten vom Fraunhofer IFAM Konzepte für die zukünftige Planung der Ladeinfrastruktur in Gewerbegebieten und Güterverkehrszentren. Ziel ist dabei, besser zu verstehen, welche Bedarfe an öffentlicher und privater Ladeinfrastruktur bestehen und mögliche Synergieeffekte durch eine gemeinsame Nutzung von Ladeinfrastruktur zu identifizieren und so eine effiziente Nutzung dieser kostenintensiven Infrastruktur sicherzustellen.

Für die erfolgreiche Umsetzung dieses Ansatzes sind Gewerbegebiete als Systeme zu verstehen. Es sind verschiedene Betrachtungsebenen zu berücksichtigen, die miteinander verbunden sind. Hierfür werden im Projekt »Transportation in Charge« Anforderungen und individuelle Herausforderungen der verschiedenen Akteure analysiert - von Praxispartnern, von anderen vor Ort ansässigen Unternehmen, Kommunen und Städten, Netzbetreibern, Betreibern von Ladeinfrastruktur und nicht zuletzt die der Nutzerinnen und Nutzer der Ladeinfrastruktur.

Gemeinsam mit den Partnern aus der Praxis und aus der Forschung werden Daten aus 310 Nutzfahrzeugen von 4,25 t bis 40 t und die zugehörige Ladeinfrastruktur in einem bis zu 18 Monate dauernden Feldversuch getestet. Diese Daten werden hinsichtlich der Performance der Fahrzeuge im Realbetrieb sowie der Einflüsse auf das Stromnetz untersucht und bewertet. Auf Unternehmensseite wird untersucht, wie eine optimale Einbindung der LIS und von PV-Anlagen in bestehende Energiemanagementsysteme aussehen kann.

Zudem erfolgte die Ausarbeitung juristischer Fragestellungen in einem Gutachten (IKEM, 2025), dessen Hauptaussagen in diesem Leitfaden veranschaulicht werden. Dies erfolgt anhand von 5 Kapiteln: Planung, Finanzierung, Errichtung, Betrieb und Nutzung von gewerblicher Ladeinfrastruktur.

In Kapitel 6.2 des Leitfadens finden sich außerdem

- eine bildliche Darstellung von Vertragsverhältnissen in Bezug auf LIS,
- die Erläuterung von möglichen Vertragsverhältnissen bei Sharing-Konzepten und
- vertragliche Musterformulierungen. Diese erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sollen jedoch insbesondere zur Sensibilisierung in Bezug auf Haftungsfragen beitragen.

Zusammen mit den Partnern von "Transportation in Charge" wurden zwei Geschäftsmodelle identifiziert.

Geschäftsmodell 1 bildet dabei den einfachsten und wahrscheinlichsten Fall des Sharings ab. Ein Basisunternehmen eröffnet den Zugang zur LIS einigen ausgewählten Partnerunternehmen.

Das Geschäftsmodell 2 bildet den komplizierteren Fall ab, dass zwei Basisunternehmen in gleicher Verantwortung LIS betreiben und nutzen und sowohl Partnerunternehmen als auch die Öffentlichkeit die LIS nutzen dürfen.

Detaillierte Beschreibung der Geschäftsmodelle:

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 Abrechnung der Ladevorgänge erfolgt über den Generalunternehmer bzw. einen E-Mobilitätsanbieter.

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 zusätzlich 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 erfolgt über den Generalunternehmer bzw. einen E-Mobilitätsanbieter.

Betont werden soll, dass die Anforderungen an öffentlich zugängliche und private Ladeinfrastruktur unterschiedlich sind. Zur Definition des öffentlichen Ladens, siehe 2.2.

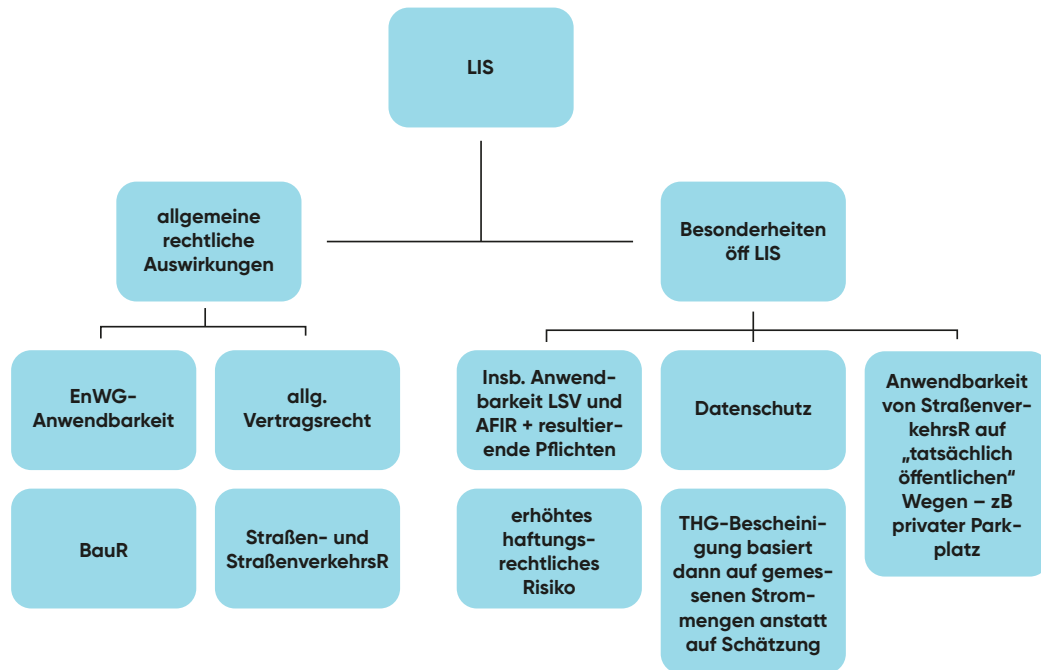


Abbildung 1: Rechtliche Besonderheiten öffentlicher LIS im Vergleich zu allgemeinen Rahmenbedingungen für LIS

Planung



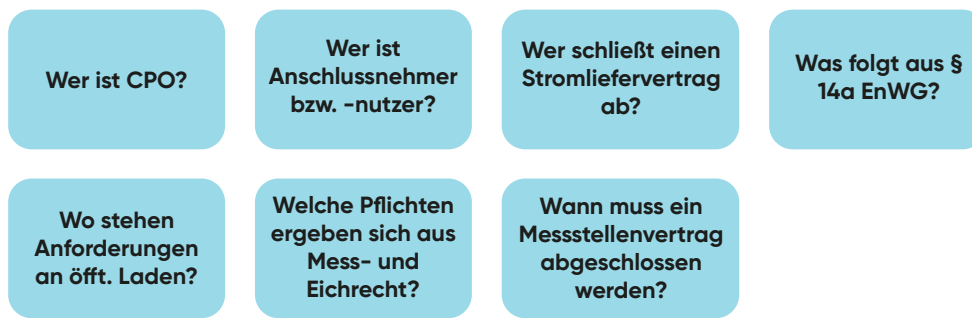


Abbildung 2: Welche Fragen stellen sich zu Beginn zu Energie und Messeinrichtung?

Sobald sich ein Logistikunternehmen entscheidet eine eigene LIS zu errichten, ob nun allein (Geschäftsmodell 1) oder gemeinsam mit einem anderen Unternehmen (Geschäftsmodell

2), sollte es sich bereits in der Planungsphase einen Überblick über einige energierechtliche Fragen verschaffen, die sich regelmäßig im Zusammenhang mit LIS stellen.

2.1. Energierecht

2.1.1. Letztverbraucher und Netznutzer

Gemäß § 3 Nr. 25 Energiewirtschaftsgesetz - EnWG gelten Ladepunktbetreiber (Charge-Point-Operator - CPO) stets als Letztverbraucher im Sinne des EnWG. Der Ladekunde ist hingegen für das EnWG „unsichtbar. Dies hat zur Folge, dass CPO nicht als Energieversorgungsunternehmen (EVU) eingestuft werden, sodass damit einhergehende Pflichten nicht den CPO treffen. CPO, die für den Betrieb von LIS Strom aus dem Netz beziehen, sind außerdem Netznutzer gemäß § 3 Nr. 28 EnWG und damit netzentgeltspflichtig. Insofern haben die CPO Netznutzungsverträge mit dem jeweiligen Verteilnetzbetreiber abzuschließen und Netzentgelte zu entrichten. Die Netzentgelte variieren je nach Netzbetreiber und Spannungsebene.

Soweit zwei Unternehmen wie in Geschäftsmodell 2 die gemeinsame finanzielle Verantwortung für LIS tragen möchten, sollte dennoch nur eines der Basisunternehmen als Letztverbraucher/ Netznutzer gelten, soweit dieses als CPO auftritt. Nach § 2 Nr. 8 Ladesäulenverordnung - LSV ist Betreiber, wer unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunkts ausübt. Bei Einschaltung eines Generalunternehmers als CPO, gilt dieser als Letztverbraucher und Netznutzer.

2.1.2. Netzanschluss, § 17 EnWG

Der Netzanschlussvertrag kommt zwischen dem Netzbetreiber und dem Anschlussnehmer zustande. Regelmäßig ist der Eigentümer des Grundstücks, das angeschlossen wird, der Anschlussnehmer. Netzanschlusskosten sind die Kosten für die technische Anbindung (oder Veränderung) der elektrischen Anlage des Anschlussnehmers an das Netz. Daneben hat der Netzbetreiber nach § 17 Abs. 1 EnWG einen Anspruch auf Zahlung von Baukostenzuschüssen. Der Netzbetreiber haftet grundsätzlich auf vertraglicher Basis für entstandene Schäden durch Unterbrechung der Elektrizitätsversorgung oder durch Unregelmäßigkeiten in der Elektrizitätsbelieferung gegenüber dem Anschlussnehmer.

Der Anschlussnutzungsvertrag kommt zustande zwischen dem Netzbetreiber und der stromentnehmenden Person, die nicht personenidentisch mit dem Anschlussnehmer sein muss.

Im Rahmen des Geschäftsmodells 1 ist das Logistikunterneh-

men 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. Unternehmen 2 ist dagegen nicht Anschlussnutzer, da Sinn und Zweck des Anschlussnutzungsverhältnisses die Sicherstellung der Zuordnung der bilanziellen Verbräuche darstellt. Zwei Anschlussnutzungsverhältnisse in Bezug auf die gleiche Entnahmestelle sind nicht notwendig. Zudem tritt Unternehmen 2 nicht als CPO auf, sondern trägt lediglich finanzielle Verantwortung. Dies bedeutet die vertraglichen Verpflichtungen zu Unternehmen 1 bleiben unberührt. Unternehmen

2 hat jedoch keine eigenen Rechte und Pflichten gegenüber dem Netzbetreiber.

Soweit ein Serviceanbieter als Ladepunktbetreiber bestellt wird, gelten Unternehmen 1 und 2 dagegen nicht als An-

schlussnutzer i.S.d. EnWG. Anschlussnehmer – und -nutzer wäre dann allein der Serviceanbieter. Die Anschlussnehmerstellung könnte der Grundstückseigentümer dem Serviceanbieter durch Zustimmung übertragen.

Merke: Sofern die Logistikunternehmen nicht im Bereich Niederspannung agieren, findet die Netzanschlussverordnung (NAV) keine Anwendung. Allerdings können die Maßgaben der NAV weiterhin zur Vertragsgestaltung herangezogen werden, denn sie dienen auch in höheren Spannungsebenen als Leitbild. Die Netzbetreiber stellen insoweit Vertragsformulare online einsehbar zur Verfügung, welche sich an der NAV orientieren. Wird ein ausdrücklicher Vertrag nicht geschlossen, entsteht dennoch ein faktisches Vertragsverhältnis mit der Stromentnahme.

2.1.3. Stromliefervertrag

Der Stromlieferungsvertrag gemäß § 41 EnWG wird regelmäßig zwischen dem Stromkunden und dem Stromlieferanten geschlossen. Soweit die Logistikunternehmen als Ladepunktbetreiber auftreten besteht ein Stromliefervertrag mit diesem.

Im Geschäftsmodell 2 ist ebenfalls eines der Unternehmen zu bestimmen, das den Stromliefervertrag abschließt. Soweit ein Generalunternehmer auftritt, schließt dieser den Stromlie-

fervertrag ab. Zu beachten ist, dass unabhängig vom Akteur (Unternehmen oder Generalunternehmer) kein Stromlieferungsvertrag mit Ladepunktnutzern abgeschlossen wird, da die Bereitstellung von Fahrstrom keine Stromlieferung im Sinne des EnWG darstellt. Die Stromlieferung im energierechtlichen Sinne erfolgt allein vom Stromlieferanten an den CPO, aber nicht vom CPO an die Nutzer.

2.1.4. § 14a EnWG Ladepunkte als steuerbare Verbrauchseinrichtung

Die Bestimmung des § 14a beinhaltet eine Festlegungskompetenz, die die Bundesnetzagentur dazu berechtigt Festlegungen zu steuerbaren Verbrauchseinrichtungen zu treffen. Von dieser Kompetenz hat sie mit der Festlegung BK6-22-300 Gebrauch gemacht. Danach werden Letztverbraucher bzw. Lieferanten privilegiert, sodass diese nur ein reduziertes Netzentgelt zu zahlen haben. Im Gegenzug sollen dem Verteilnetzbetreiber Flexibilisierungspotenziale eröffnet werden, indem durch Vermeidung von Lastspitzen die Netze entlastet werden. Die Regelung kann private Ladepunktbetreiber 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 eines Netzbereichs festgestellt wird. Die

Bundesnetzagentur rechnet allenfalls mit geringen Einschränkungen und unwesentlichen Komforteinbußen. Wenn eine steuerbare Verbrauchseinrichtung in Betrieb genommen werden soll, müssen die folgenden Schritte bedacht werden:

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, das die Steuerung und Kommunikation mit dem Netzbetreiber umsetzen kann.

Weitere Informationen dazu finden sich in der Festlegung der Bundesnetzagentur Az.: BK6-22-300.

2.2. Besonderheiten bei öffentlicher LIS (AFIR/LSV)

Sobald ein Ladepunkt für Elektrofahrzeuge öffentlich zugänglich gemacht wird, ergeben sich daraus zahlreiche Konsequenzen für den Ladepunktbetreiber. Öffentlich zugänglich ist ein Ladepunkt dann, wenn der Parkplatz, auf dem sich die LIS befindet, von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis befahren werden kann. Praktisch also dann, wenn die Ladesäulen nicht nur Partnerunternehmen, sondern für „jedermann“ zur Verfügung stehen.

Für den Ladepunktbetreiber ergeben sich aus der öffentlichen Zugänglichkeit insb. folgende Konsequenzen: aus der Ladesäulenverordnung (LSV) und Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) ergeben sich Anzeige- und Nachweispflichten gegenüber der zuständigen Regulierungsbehörde (BNetzA). Außerdem müssen die Ladepunkte ein ad-hoc-Laden ermöglichen. Die BNetzA kann die Einhaltung der Vorgaben kontrollieren ggf. eine Nachrüstung von Ladepunkten anordnen oder sogar den Betrieb eines Ladepunktes vollständig untersagen, wenn die Anforderungen nicht erfüllt werden.

2.3. Mess- und Eichrecht

Das Mess- und Eichrecht ist dann auf Messgeräte im Sinne des § 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. Die entgeltliche Abrechnung von elektrischer Energie bei Ladevorgängen stellt eine Verwendung im geschäftlichen Verkehr dar.

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. Diesbezüglich hat ein Antrag bei der zuständigen Eichbehörde zu erfolgen. Die Eichfrist dauert bei Ladepunktzählern regelmäßig 8 Jahre. Sie wird

in bestimmten Fällen verkürzt z.B. bei Instandsetzung.

- Nachweise über erfolgte Wartungen, Reparaturen oder sonstige Eingriffe am Messgerät, einschließlich solcher durch elektronisch vorgenommene Maßnahmen, müssen 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 Betriebens von Messgeräten u.a. dann vor, wenn die vorgenommene oder mögliche Messung für den geschäftlichen Verkehr bestimmt ist (z.B. Bereitstellung von Ladestrom). 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 die Pflichten nicht weiter relevant, wenn die Stromabrechnung und damit Verwendung der Messwerte durch Dritte z.B. Generalunternehmer oder E-Mobilitätsanbieter übernommen wird.

2.4. Messstellenbetriebsgesetz

Zähler an Ladepunkten sind nur dann vom MsbG erfasst, wenn energiewirtschaftlich relevante Daten vorliegen, d.h. es müssen abrechnungs-, bilanzierungs- oder netzrelevante Messwerte erfasst werden, sog. Netzzähler. Soweit Zähler nur die Strommengen erfassen sollen, die pro Ladevorgang entstehen und eine Untermessung darstellen, ist das MsbG nicht anwendbar, sog. Verrechnungszähler. Betreiber von Ladepunkten haben daher zu prüfen welche Art von Zähler bei ihnen vorliegen. Liegt ein Netzzähler vor sind die folgenden Aspekte zu beachten:

Anschlussnehmer ist der Eigentümer oder Erbbauberechtigte (eigentümerähnliche Stellung) 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 MsbG getroffen worden ist. Danach können Anschlussnutzer bzw. Anschlussnehmer regelmäßig einen eigenen Messstellenbetreiber beauftragen (Liberalisierung des Messstellenmarkts).

Soweit ein Logistikunternehmen einen Ladepunkt betreibt und das MsbG relevant ist (Netzzähler) können diese als Anschlussnutzer einen Messstellenvertrag (Grundzuständig oder anderer Messstellenbetreiber) abschließen. Welche Art Messsystem einzubauen ist, ist je nach Fall zu prüfen. Ob ein intelligentes Messsystem einzubauen ist, richtet sich nach § 29 MsbG.

2.5. Erwerbsmöglichkeiten LIS (vertraglich)

Sofern Logistikunternehmen nicht bereits über eigene LIS verfügen, stehen zahlreiche privatrechtliche Möglichkeiten des Erwerbs zur Verfügung. Klassischerweise kommt ein Kauf von Ladesäulen in Betracht. Alternativ können diese aber auch durch Miete, Pacht, Leasing oder in sonstiger Weise dem Logistikunternehmen zur Nutzung überlassen werden. Dabei kommt es auf die Vertragsbezeichnung der Parteien letztlich nicht an. Es besteht hier eine nahezu unbeschränkte Freiheit der vertraglichen Ausgestaltung, welche nur ausnahmsweise ihre Grenzen

z. B. bei Sittenwidrigkeit oder sonstigen Verstößen nach dem bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) findet.

2.6. Erwerb Fläche zwischen Akteuren (Verträge)

Sofern ein Logistikunternehmen über keine eigene Grundstücksfläche verfügt, kommt insb. ein Miet- oder Pachtvertrag in Betracht. Dieser sollte ausdrücklich das Recht beinhalten, dass LIS-Sharing betrieben werden soll und darf. Dabei sollte aufgenommen werden, ob ein Zugang der Öffentlichkeit beabsichtigt wird oder nicht. Außerdem empfiehlt es sich, vorab eine schriftliche Erklärung des Grundstückseigentümers einzuholen, in der dieser dem beabsichtigten Netzanschluss auf seinem Grundstück - mit dem Logistikunternehmen als Anschlussnehmer - zustimmt.

Je nach konkreter Ausgestaltung der Rollen kann ein Logistikunternehmen selbst als CPO agieren oder diese Aufgabe etwa einem Partnerunternehmen bzw. einem sonstigen Dritten überlassen. Den CPO treffen als Ladepunktbetreiber die oben skizzierten Pflichten, insb. bei öffentlich zugänglicher LIS. Bei der Anmietung/Pacht von Flächen kann ebenfalls eine Rückbau- bzw. Abnahmevereinbarung nach Ende des Rechtsverhältnisses eingefügt werden.

Finanzierung



3.1. Finanzierungs- und Förderrahmen

Da der Ausbau von E-Mobilität in Deutschland ein fortlaufend politisch aktuelles Thema darstellt, steht zu erwarten, dass auch künftig die Errichtung und der Betrieb von Ladeinfrastruktur im Depot zunehmend Gegenstand von Förderprogrammen sein wird – konkret auch im Bereich von Nutzfahrzeugen. Hier empfiehlt es sich, Förderaufrufe auf Landes- wie

Bundesebene im Blick zu behalten. Als Orientierungshilfe können öffentlich einsehbare Förderleitfäden dienen¹. Jedes Förderprogramm enthält dabei eigene Förderbedingungen (z.B. Anforderungen an LIS, Zugänglichkeit und Abrechnung) und ggf. zeitlich gestaffelte Förderaufrufe mit besonderen Fristen, die es zu beachten gilt.

3.2. Exkurs Gründung einer GmbH / GmbH & Co. KG

Soweit zwei Logistikunternehmen gemeinsam LIS errichten möchten (Geschäftsmodell 2), kann es sich anbieten die gegenseitigen Beziehungen im Rahmen einer Rechtsgesellschaft zu regeln. Ob die Gründung einer Gesellschaft sinnvoll ist und welche Form gewählt werden sollte, ist jedoch von Fall zu Fall abzuwägen.

Hier sollen die Gesellschaftsformen der GmbH und der GmbH & Co. KG kurz vorgestellt werden. Die Gründung einer Gesellschaft ist mit organisatorischem Aufwand verbunden. So muss der Gesellschaftsvertrag einer GmbH stets notariell beurkundet werden. Zudem müssen Buchhaltungs- und Bilanzierungspflichten beachtet werden.

Gleichzeitig bringt eine Gesellschaftsgründung aber auch Vorteile mit sich. Durch den Gesellschaftsvertrag kann eine konkrete Aufgabenverteilung vorgenommen werden. Gleich-

zeitig ist die Haftung auf das Gesellschaftsvermögen (i. H. v. 25.000 €) beschränkt (bei der GmbH & Co. KG erfolgt dies über einen „Kniff“, indem die GmbH & Co. KG als persönlich haftende Komplementärin eingesetzt wird). Eine GmbH wird durch ihren Geschäftsführer nach außen vertreten. Bei der GmbH & Co. KG kann dasselbe Ziel erreicht werden, indem einer der Kommanditisten als Geschäftsführer der Komplementär-GmbH eingesetzt wird. Wer Geschäftsführer werden soll (es können auch mehrere sein), kann im Vorfeld abgestimmt werden, um klare Kompetenzverhältnisse zu schaffen.

Wird die Gründung einer Gesellschaft beabsichtigt, empfiehlt es sich, im Vorfeld möglichst konkret die Inhalte des Gesellschaftsvertrages abzustecken. Eine Beratung im Einzelfall hat zwingend zu erfolgen. Anfallende Notarkosten sind unumgänglich.

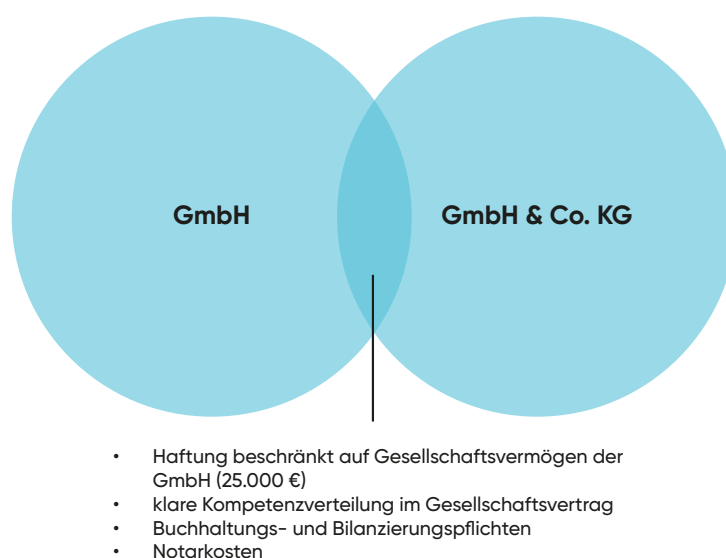


Abbildung 3: Gemeinsamkeiten von GmbH / GmbH & Co. KG

1 Vgl. etwa: <https://chargehere.de/foerderung-ladeinfrastruktur-2024-foerderleitfaden-fuer-ladesaeulen/#4>. Vgl.

3.3. THG-Quotenhandel

Zur Förderung der Ladeinfrastruktur wird der Stromverbrauch von Elektrofahrzeugen dreifach auf die THG-Quote angerechnet.

Besitzer rein elektrischer Straßenfahrzeuge (auch N1-N3) und Betreiber öffentlicher Ladepunkte können durch den Verkauf von THG-Quoten Einnahmen erzielen. Dabei unterscheiden sich die Anrechnungsverfahren für öffentliche (§ 6 der 38. BImSchV) und private/betriebliche Ladepunkte (§ 7 der 38. BImSchV). Öffentliche Ladepunkte erhalten THG-Bescheinigungen auf Basis gemessener Strommengen, während für private Ladevorgänge Schätzwerte herangezogen werden.

Zur Anrechnung sind drei Schritte erforderlich:

1. UBA-Bescheinigung über die genutzten Strommengen im Straßenverkehr.
2. Quotenübertragungsvertrag mit einem Quotenverpflichteten.
3. Einreichung der Bescheinigung beim Hauptzollamt Frankfurt Oder (Biokraftstoffquotenstelle).

Auf dem Markt gibt es Anbieter, die die Abwicklung des Quotenhandels übernehmen und sogar Prämien anbieten. Die Nutzung solcher Anbieter ist grundsätzlich zu empfehlen, da weiterer bürokratischer Aufwand vermieden wird.

Errichtung



4.1. Baurecht

Im Rahmen des Baurechts sind das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht zu beachten, die sich auf die Zulässigkeit von Bauvorhaben beziehen. Im Fokus des Bauplanungs- als auch des Bauordnungsrechts steht der Begriff der baulichen Anlage. Aufgrund der unterschiedlichen Regelungszwecke (Städtebauliche Entwicklung bzw. ordnungsrechtliche Bauaufsicht), besteht,

trotz eines hohen Grades an Überschneidungen, keine vollständige inhaltliche Übereinstimmung. Der bodenrechtliche Begriff der baulichen Anlage i.S.d. § 29 BauGB (Bauplanung) und der bauordnungsrechtliche Begriff, z.B. i.S.d. § 2 Musterbauordnung, sind daher unabhängig voneinander zu prüfen.

Bauplanungsrecht

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

LIS für schwere Nutzfahrzeuge in Gewerbegebieten bilden regelmäßig bauliche Anlagen mit bodenrechtlicher Relevanz. 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). Seit 2021 können Gemeinden öffentliche oder private Flächen für Ladeinfrastruktur elektrisch betrieb-

ener Fahrzeuge festsetzen, d.h. LIS, die den Festsetzungen entspricht, ist stets als zulässig anzusehen, § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB. 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.

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.

Bauordnungsrecht

Ob eine Baugenehmigung notwendig ist bzw. baurechtliche Erwägungen Relevanz entfalten, ist derzeit für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur umstritten. Nach der Rechtsprechung des BayVGH Beschl. v. 13.07.2018, Az. 8 CE 18.1071. und des OVG Berlin Brandenburg Beschl. v. 11.10.2022, Az. 1 S 28.22. können Ladesäulen, „in der Größenordnung herkömmlicher Parkscheinautomaten“ ohne Baugenehmigung errichtet werden. Auch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg geht von dieser Einordnung aus. Beide Gerichte sind zudem der Meinung dass es sich bei der LIS 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 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.

Da die LIS im hiesigen Kontext auf privaten Flächen in Gewerbegebieten und nicht an öffentlichen Straßen errichtet werden soll, muss keine Sondernutzungserlaubnis eingeholt werden. 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), Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Ab 2026 besteht die Genehmigungsfreiheit auch in Hamburg. 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.

Exkurs: Brandschutz und Sicherheit

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 nach § 3 Nr. 15 EnWG handelt, sind ebenso sicherheitstechnische Anforderungen nach § 49 Abs. 1 ff. EnWG zu beachten, siehe hierzu auch § 3 Abs. 5 Ladesäulenverordnung. Dies gilt für private und öffentliche Ladepunkte.

4.2. Straßenrecht

Auf Privatflächen findet Straßenrecht keine Anwendung. Das bedeutet für Logistikunternehmen, dass sie über Privatflächen grds. frei verfügen dürfen. Hieran ändert sich auch dann

nichts, wenn auf dem Privatgrundstück befindliche Ladesäulen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

4.3. Immissionsschutzrecht

Bei der Errichtung von LIS in Gewerbegebieten werden Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) regel-

mäßig nicht relevant, da in Gewerbegebieten höhere Lärmbelastungen ohnehin möglich sind.

4.4. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)

Das GEIG wurde eingeführt, um die Errichtung von LIS in Gebäuden zu fördern. Es ist anwendbar, 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. 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.

Das Gesetz wird nicht auf Nichtwohngebäude angewendet, die sich im **Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen** (KMU) 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.

Betrieb

05

5.1. Stromsteuer

Wer ausschließlich nach § 3 des Gesetzes zu versteuernden Strom (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 eine weiterer Akteur bei der Leistung zwischen geschaltet, ist diese Ausnahme nicht einschlägig in Bezug auf den Ladepunktbetreiber.

ber. Dann ist nur z.B. der E-Mobility-Service-Provider (EMSP) Letztverbraucher.

Außerdem können Logistikunternehmen als Letztverbraucher nach § 1a Abs. 4 StromStV gelten, wenn der Strom an der LIS zum Selbstverbrauch entnommen wird. Der Strom muss jedoch von einem im deutschen Steuergebiet ansässigen Versorger geleistet werden und die Strommenge muss konkret erfasst werden.

5.2. Umsatzsteuer

Elektrizität wird umsatzsteuerrechtlich körperlichen Gegenständen gleichgestellt, sodass der Ladevorgang eine steuerbegündende „Lieferung von Gegenständen“ darstellt. Besteht zwischen Ladepunktbetreiber und Ladepunktnutzer ein Direktvertrag oder liegt Ad-Hoc-Laden vor, so ist der Ladepunktbetreiber umsatzsteuerpflichtig gemäß § 1 UstG. Ist dagegen

ein weiterer Akteur eingeschaltet, z.B. ein E-Mobility-Provider oder Roaming-Anbieter, so liegen zwei gleichartige Lieferungen (Ladepunktbetreiber – Mobility-Provider, Mobility-Provider – Ladepunktnutzer) vor, die nacheinander erfolgen und jeweils der Umsatzsteuer unterliegen.

5.3. Eigenstromerzeugung

In der vorliegenden Betrachtung werden ausschließlich die Fälle der Direktvermarktung und Eigennutzung betrachtet. Da bei der Eigenstromerzeugung – und Nutzung nicht die allgemeinen Netze genutzt werden, entfallen bestimmte Abgaben und Entgelte, die auf den Strompreis regelmäßig draufgeschlagen werden, z.B. die Netzentgelte, Konzessionsabgaben und 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. Bei der Eigenstromerzeugung wird auf Besonderheiten eingegangen, die sich in Bezug auf die Strom- und Umsatzsteuer ergeben und die bei einem Strombezug aus den Netzen nicht relevant sind (siehe hierzu 5.1 und 5.2).

5.3.1. Stromsteuer

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

Dies erfolgt jedoch nicht, wenn eine Steuerbefreiung vorliegt, vgl. § 9 StromStG.

Eine Befreiung kommt insbesondere nach § 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 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 (a)

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. Nach § 4 Abs. 1 Satz 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. Um diese Steuerbegünstigung zu erlangen, ist ein schriftlicher Antrag nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck beim zuständigen Hauptzollamt zu stellen, vgl. § 9 Abs. 4 StromStG.

Leistung an Letztverbraucher (b)

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 nach § 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. Nach § 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 er-

laubte Stromerzeugungsanlagen) sowie 1410az (Zusatzblatt – Betriebserklärung für allgemein erlaubte Stromerzeugungsanlagen) zu verwenden. Soweit selbsterzeugter Strom innerhalb einer Kundenanlage über Ladeinfrastruktur abgegeben wird, wird der Erzeuger zum „kleinen Versorger“, nach § 1a Abs. 6 StromStV. Dann hat nur eine Anzeige beim Hauptzollamt zu erfolgen, § 2 Abs. 3 StromStV.

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 lit. a) StromStG Gesagte mit der Einschränkung, dass stets eine Erlaubnis einzuholen ist.

5.3.2. 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.

- Wird eine Lieferung an Dritte im Inland und gegen Entgelt erbracht, so unterliegt dies als steuerpflichtige Lieferung gemäß § 3 Abs. 1 i.V.m. § 1 Abs. 1 Nr. 1 UStG der Umsatzsteuer zum Regelsteuersatz. D.h. gelieferte Strom-

mengen an Ladepunktkunden sind umsatzsteuerpflichtig auch wenn sie selbst erzeugt sind.

- Bei einer unternehmerischen Eigennutzung liegt mangels Lieferung an einen Ladepunktkunden kein beststeuerbarer Sachverhalt vor.

Photovoltaik-Anlagen: Ein Nullsteuersatz gilt nur in Bezug auf bestimmte Gebäudenutzungen (§ 12 UStG). Gewerbliche Gebäudenutzung ist nicht umfasst.

5.4. Datenschutz

Wenn personenbezogene Daten verarbeitet werden, dann findet die Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) Anwendung. Die Verantwortlichkeit nach DSGVO hängt von der konkreten Rollenverteilung ab:

- Eigenbetrieb durch Logistikunternehmen > Sie sind selbst Verantwortliche.
- Betrieb durch einen Dienstleister > Logistikunternehmen bleiben Verantwortliche, während der Dienstleister als Auftragsverarbeiter tätig ist (Art. 28 DSGVO).

- Vermietung an einen CPO > Der CPO ist alleiniger Verantwortlicher, da er den Betrieb unabhängig steuert.

Die Pflichten und der Aufwand für den Verantwortlichen steigen mit dem Umfang der Datenverarbeitung. Die Rechtsgrundlagen für die Verarbeitung personenbezogener Daten ergeben sich aus Art. 6 DSGVO. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auch insoweit auf das Rechtsgutachten verwiesen.

5.5. Cybersecurity

Cybersecurity-Anforderungen für Ladepunkte hängen davon ab, ob sie als kritische Infrastruktur (KRITIS) gemäß BSIG eingestuft werden. Das ist aktuell (noch) nicht der Fall. Mit der zukünftigen Umsetzung der NIS2-Richtlinie könnten jedoch umfangreiche Cybersicherheitsanforderungen auf Lade-

punktbetreiber zukommen – insbesondere für Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitern und über 10 Mio. Euro Jahresumsatz. Betreiber öffentlicher Ladepunkte dürften besonders betroffen sein. Dieses Szenario sollte bei Vorhaben jedenfalls mitgedacht werden.

5.6. Straßenverkehrsrecht

In straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht ergeben sich hier kaum erwähnenswerte Besonderheiten. Es gelten die Vorgaben der StVO und des StVG. Zu berücksichtigen ist, dass dies auch für Privatflächen gelten kann. Dies ist dann der Fall, wenn private Stellflächen mit LIS öffentlich zugänglich sind. 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. Ggf. kann zu Hinweiszwecken eine Beschilderung aufgestellt werden, die die Geltung der StVO auf privaten Flächen verdeutlicht.

Nutzung



6.1. Haftung

6.1.1. Haftungsfragen bei der Nutzung von LIS

Bei der Nutzung von Ladeinfrastrukturen (LIS) sind insbesondere Haftungsfragen nach § 2 HPfLG relevant. Da der Betrieb einer LIS eine besondere Gefahrenquelle darstellt, haftet der

Anlageninhaber für Schäden durch Elektrizität oder durch die bloße Existenz der Anlage.

6.1.2. Anlageninhaberschaft und Haftung

Als Anlageninhaber gilt, wer die tatsächliche und wirtschaftliche Kontrolle über die LIS ausübt. Meist ist dies der CPO (Charging Point Operator), aber Logistikunternehmen können auch dann haften, wenn sie zwar nicht selbst CPO sind, jedoch auf sonstige Weise Verantwortung für den Betrieb über-

nehmen. Es gibt zwei Haftungsformen des § 2 HPfLG, wobei es sich jeweils um eine Gefährdungshaftung handelt.

- **Wirkungshaftung:** Schäden durch Elektrizitätseinwirkung
- **Zustandshaftung:** Schäden durch den Zustand der LIS (z. B. Stolpergefahren)

6.1.3. Haftungsausschlüsse

Ein Haftungsausschluss nach § 2 HPfLG ist möglich, wenn: Die LIS auf einem befriedeten Grundstück betrieben wird, das sich im Besitz des Anlageninhabers befindet.

- Schäden durch höhere Gewalt verursacht wurden.
- Schäden am ladenden eLKW selbst entstehen (diese sind gesondert zu regulieren).

6.1.4. Weitere Haftungsquellen

Neben der Gefährdungshaftung kommen auch vertragliche und deliktische Haftungsansprüche in Betracht. Vertragliche Schadensersatzansprüche können sich etwa aus mangelhafter Leistung von CPOs, Netzbetreibern oder EMPs ergeben.

Ein vertraglicher Haftungsausschluss ist möglich, aber an rechtliche Grenzen gebunden, insbesondere bei Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB).

6.1.5. Erhöhtes Haftungsrisiko bei öffentlicher LIS

Besonders relevant ist die Haftung, wenn eine LIS öffentlich zugänglich ist, da gegenüber einer nicht überschaubaren Anzahl an Personen potentiell gehaftet wird. Betreiber sollten

Haftungsrisiken durch vertragliche Regelungen und Versicherungen minimieren. Insoweit können hier auch Vertragsklauseln formuliert werden.

6.1.6. Haftpflichtversicherung

Der Abschluss einer spezifischen Haftpflichtversicherung für die LIS ist zwar gesetzlich nicht verpflichtend vorgeschrieben, aber angesichts der Haftungsobergrenzen des HPfLG zu emp-

fehlen. Ggf. kann die Versicherung der LIS in eine bestehende Betriebshaftpflichtversicherung integriert werden; dies gilt es mit dem Versicherer abzustimmen.

6.2. Vertragliche Abreden bei LIS-Sharing

6.2.1. Überblick Vertragsverhältnisse

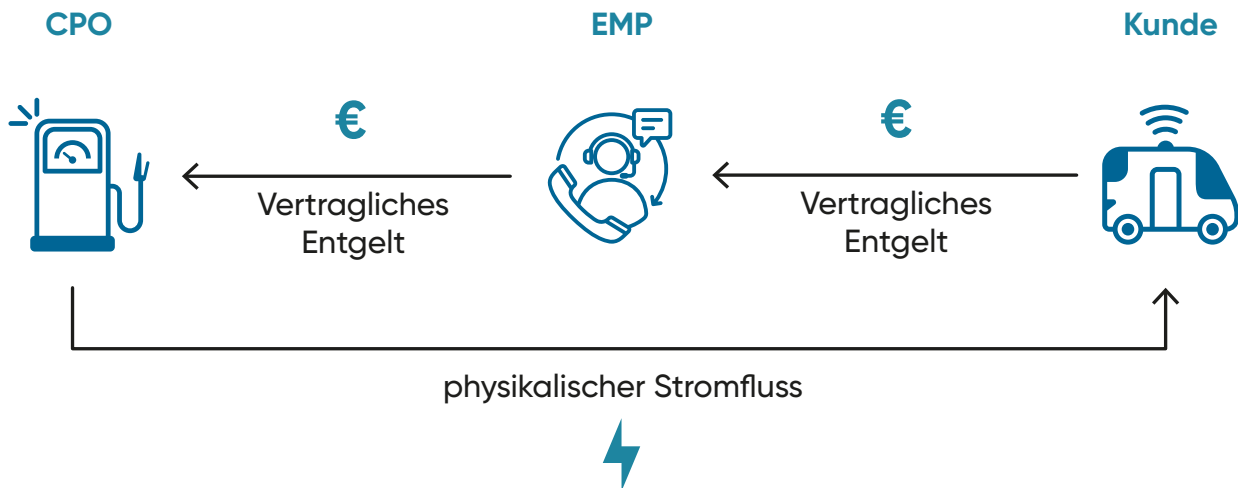


Abbildung 4: Vertragsverhältnisse bei der Abrechnung von Ladevorgängen (Darstellung IKEM)

Im Rahmen der Geschäftsmodelle 1 und 2 kommen folgende Vertragsverhältnisse zum Tragen. Der LIS-Vertrag ist nur im Rahmen von Geschäftsmodell 2 zu bedenken, da nur dort zwei Unternehmen bei der Planung, Errichtung, Finanzierung und beim Betrieb eine geteilte Verantwortung übernehmen.

Zur weiteren Übersichtlichkeit wurden zudem die Vertrags- und Leistungsbeziehungen bei der Abrechnung von Ladevorgängen dargestellt (Abb. 4), auf denen die nachfolgenden Überlegungen basieren.

6.2.1.1. Vertrag zwischen Basisunternehmen (LIS-Vertrag)

Essentiell ist im Rahmen des Geschäftsmodells 2 ist der Vertrag zwischen den beiden Basisunternehmen über die gemeinsame Errichtung, den Betrieb und die Nutzung von LIS – „LIS-Vertrag“

Als Annahme wird hier eine grundsätzlich hälftige Aufteilung der Rechte und Pflichten zugrunde gelegt. Sinnvoll erscheint jedoch auch eine reine finanzielle Beteiligung eines der Unternehmen. Die Hauptpflichten trägt dann regelmäßig das Unternehmen auf dessen Grundstück die LIS errichtet wird. Die konkrete Ausgestaltung obliegt den Parteien im Einzelfall.

In dem LIS-Vertrag könnte geregelt werden:

- Vertragszweck: Gemeinsame Errichtung, den Betrieb und die Nutzung von LIS
- Aufgaben und Rechte der Vertragspartner (gleichberechtigt vs. andere Konzepte)
- Aufteilung von Kosten/ Finanzierung: Es könnte geregelt werden dass Unternehmen 1 nach außen hin leistet (Zahlungen, Kosten) und Regress nimmt bei Unternehmen 2

- Eigentumsverhältnisse (insb. LIS) und räumliche Lage der LIS (auf welchem Grundstück; Grundstück in wessen Eigentum? Rückbau oder Übertragung nach Vertragsende bei Miet- oder Pachtverhältnissen)
- Betrieb / Nutzung
 - Wer wird CPO – Logistikunternehmen oder Dritter (z.B. Generalunternehmer)
 - Wer darf wann laden? Feste Zeiten?
 - Zugang Partnerunternehmen?
 - Zugang Öffentlichkeit?
- Praktische Fragen wie Zugang zu Grundstück, Nutzung (gemeinsamer) Räumlichkeiten wie WCs, Aufenthaltsräume, etc.
- Vertragliche Haftungsregelungen ggf. Haftungsbeschränkungen
- Vertragsdauer, Vertragsbeendigung
- Regelung THG-Quote - 50/50 Verteilung Erlöse
- Stellvertreterregelungen zur Abgabe von Willenserklärungen
- Vertragliche Einwilligung zur Verarbeitung von personenbezogenen Daten

6.2.1.2. Nutzungsverträge mit Dritten

Die Basisunternehmen können dann eigene Verträge mit dritten Partnerunternehmen abschließen, in denen jedoch ausschließlich Nutzungsverhältnisse geregelt werden. Insofern würde ein Vertrag zwischen den Basisunternehmen und jedem einzelnen Partnerunternehmen bestehen. Daneben kann auch bestimmt werden, dass nur eines der Basisunternehmen derartige Verträge abschließt, z.B. wenn zwischen den Basisunternehmen eine bloße finanzielle Verantwortungsaufteilung erfolgt.

- Zugang: Zeitliche Vorgabe / Buchungssystem
- Priorisierung/Vorrechte für Basisunternehmen
- Vergütungssystem: Zu zahlende Pauschale in gewissem Intervall / Zahlung pro geladener kW/ sonstige Modelle / anteilige Abwälzung von laufenden Kosten
- Vertragliche Haftungsregelungen
- Vertragsdauer, Möglichkeiten der Vertragsbeendigung

6.2.1.3. Servicevertrag Errichtung, Betrieb LIS

Falls ein Logistikunternehmen nicht selbst LIS betreiben, sondern einen externen Serviceanbieter beauftragen möchten, ist ein weiterer Vertrag abzuschließen. In Frage kommt ein Generalunternehmer, der Planung, Errichtung und ordnungsgemäßen Betrieb inkl. Abrechnung übernimmt. Hierbei handelt es sich regelmäßig um einen Dienstvertrag.

- Pflichten des CPO – Wartung, Instandhaltung, Betriebs-

bereitschaft LIS gewährleisten, Einhaltung Vorgaben LSV überwachen, ggf. Abrechnung ggü. Nutzern sowie Bereitstellung Software sofern diese Aufgaben nicht an EMP ausgelagert werden

- Wichtig: Regelung von Wartung und Reparatur von LIS (Fristen, Ansprechpartner, Ablauf)
- Vertragliche Haftungsregelungen
- Vertragsdauer, Möglichkeiten der Vertragsbeendigung

6.2.1.4. Vertrag zwischen CPO und EMP

Entweder können die Basisunternehmen die Fahrstromabrechnung an einen E-Mobility-Provider abgeben oder der ex-

terne Dienstleister, z.B. Generalunternehmer, kann einen Vertrag mit einem EMP abschließen.

6.2.1.5. Verträge mit Netzbetreiber

- Netznutzungsvertrag zwischen Netznutzer (= Strom entnehmende oder einspeisende Person) und Netzbetreiber¹
- Netzananschlussvertrag zwischen Anschlussnehmer (i.d.R. Grundstückseigentümer) und Netzbetreiber

- Anschlussnutzungsvertrag zwischen Anschlussnutzer und Netzbetreiber (= Netzananschluss zur Stromentnahme nutzende Person; dies ist in der Regel das Unternehmen auf dessen Grundstück die LIS errichtet wurde)

6.2.1.6. Stromliefervertrag zwischen CPO und Stromlieferant

Falls Logistikunternehmen als Ladepunktbetreiber auftritt, wird der Vertrag zwischen Stromlieferant und Logistikunter-

nehmen geschlossen. Ansonsten mit einem Dritten, der den Ladepunkt betreibt.

6.2.1.7. Ggf. Messstellenvertrag bei Anwendbarkeit des MsbG

Der grundzuständige oder ein anderer Messstellenbetreiber schließt mit dem Anschlussnehmer oder Anschlussnutzer einen Messstellenvertrag ab.

1 Vgl. Muster Nordnetz GmbH Netznutzungsvertrag

6.2.1.8. Ggf. Gesellschaftsvertrag bei GmbH Servicevertrag

- Gesellschaftsvertrag (auch „Satzung“ oder „Gesellschaftervertrag“)
 - Regelt Verhältnis der Gesellschafter zueinander (Innenverhältnis)
 - ggf. Geschäftsführervertrag
- Die Überlegung einer Gesellschaftsgründung kann unabhängig vom Geschäftsmodell erfolgen. Tendenziell wird eine

Gesellschaftsgründung nebst Gesellschaftsvertrag aber eher beim Geschäftsmodell 2 in Betracht kommen, um dort die Verhältnisse der Basisunternehmen zueinander zu regeln.

6.2.1.9. Service-Vertrag THG-Quote

Empfehlung: Vertrag CPO mit THG-Quotendienstleister – Servicevertrag

6.2.2. Musterformulierungen

LIS-Vertrag – Formulierungsvorschlag wesentlicher Vertragsklauseln

1. Haftung

- 1.1. Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei der Durchführung des Vorhabens mit der bei ihnen üblichen Sorgfalt vorzugehen und den ihnen bekannten gegenwärtigen Stand von Wissenschaft und Technik zu berücksichtigen. Weitergehende Gewährleistungspflichten der Vertragsparteien bestehen nicht.
- 1.2. Die Vertragsparteien haften für Vorsatz sowie bei Schäden für Leib, Leben und Gesundheit unbegrenzt. Dies gilt auch für die Haftung aus abgegebenen Garantien oder nach dem Produkthaftungsgesetz. Die Haftung ist im Übrigen ausgeschlossen. Ungeachtet dessen wird bei grober Fahrlässigkeit in Höhe des vorhersehbaren Schadens, der durch die Sorgfaltspflicht vermieden werden sollte, gehaftet.
- 1.3. Das Verhalten der Mitarbeiter beider Vertragspartner, das Verhalten etwaiger Nachunternehmer sowie deren Mitarbeiter und das Verhalten von Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen sowie das Verhalten von Gesellschaftern² wird wie eigenes Verhalten angerechnet. Die Vertragsparteien können sich weder mit entlastender Wirkung darauf berufen, Unternehmen,
- 1.4. Mitarbeiter, Erfüllungs- oder Verrichtungsgehilfen sorgfältig ausgewählt, bestellt und überwacht zu haben, noch darauf, dass die betreffenden Schäden auch bei der Anwendung der diesbezüglich erforderlichen Sorgfalt entstanden wären.

2. Kontrollwechsel (change of control); Übertragbarkeit des Vertrages

- 2.1. Die Vertragsparteien sind nicht berechtigt, ihre Rechte oder Pflichten aus diesem Vertrag ohne vorherige Zustimmung der anderen Vertragspartei abzutreten. Abweichend hiervon ist jede Vertragspartei berechtigt, (i) ihre Rechte aus diesem Vertrag an ein Verbundenes Unternehmen abzutreten und/oder (ii) ihre Rechte aus diesem Vertrag an ein Finanzinstitut als Sicherheit für die Finanzierung der Entwicklung, der Lieferung, des Baus, der Installation und der Inbetriebnahme des Projekts abzutreten oder ein Sicherungsrecht daran zu bestellen.³
- 2.2. Jede Vertragspartei hat das Recht, diesen Vertrag mit sofortiger Wirkung zu kündigen, wenn sich die Kontrolle über den Vertragspartner ändert (Erwerb von mehr als 50% des Kapital oder der Stimmrechte oder vergleichbare Eröffnung von Einflussnahmemöglichkeiten)

3. Dauer

Dieser Vertrag tritt mit dem Datum der Unterzeichnung durch beide Vertragsparteien in Kraft und endet mit Ablauf des (...). Eine stillschweigende Verlängerung des Vertrages erfolgt nicht.

4. Kündigung

- 4.1. Die ordentliche Kündigung dieses Vertrages ist ausgeschlossen. Dieser Vertrag kann nur aus wichtigem Grund außeror-

² Die Aufnahme von Gesellschaftern an dieser Stelle wird insb. relevant, wenn ein oder beide Vertragspartner als GmbH organisiert sind; dann soll das Verhalten von Gesellschaftern dem Unternehmen zugerechnet werden können. Es ist jedoch unschädlich, die Klausel in dieser Fassung auch dann beizubehalten, wenn beide Vertragsparteien keine Gesellschafter haben.

³ Die Bestimmung 2.1 S. 2 dieses Vertrages ist optional. Je nach Wunsch der Vertragsparteien kann die Übertragbarkeit auch ausnahmslos ausgeschlossen werden.

dentlich gekündigt werden. Außerordentliche Kündigungsgründe sind insbesondere die Folgenden:

- a durch eine Vertragspartei wegen der Verletzung einer wesentlichen Pflicht (i.S.d. Ziffer X dieses Vertrages) der anderen Vertragspartei im Zusammenhang mit diesem Vertrag.⁴ Im Falle der Ziffer X bei Vorliegen der dort aufgeführten Voraussetzungen, sofern die die Kündigung in Aussicht stellende Vertragspartei mindestens einmal vor der Kündigung des Vertrages zur Beseitigung der verletzten Pflicht innerhalb einer Frist von zehn (10) Kalendertagen aufgefordert hat und daraufhin nicht innerhalb der gesetzten Frist Abhilfe geschaffen wurde.⁵
- b durch jede Vertragspartei wegen eines Change of Control auf Seiten der jeweils anderen Vertragspartei (siehe Ziffer X);
- c durch jede Vertragspartei, wenn der kündigenden Vertragspartei unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses aus Gründen, die die jeweils andere Vertragspartei zu vertreten hat, nicht zugemutet werden kann.

5. Sonstiges

- 5.1. Jede Änderung des Vertrags bedarf zu ihrer Gültigkeit und Wirksamkeit der Schriftform und der ordnungsgemäßen Unterzeichnung durch beide Vertragsparteien. Dies gilt auch für eine Änderung des Schriftformerfordernisses. Soweit gesetzlich zulässig, gelten (einfache) elektronische Unterschriften (z. B. über DocuSign) für alle Zwecke als gültige Unterschrift.
- 5.2. Sollte eine der Bestimmungen des Vertrages ungültig, unwirksam oder nicht durchsetzbar sein, so berührt dies nicht die Gültigkeit, Wirksamkeit oder Durchsetzbarkeit der übrigen Bestimmungen des Vertrages. Anstelle der unwirksamen, undurchführbaren oder fehlenden Bestimmung gilt eine solche wirksame Bestimmung als vereinbart, die das von den Vertragsparteien mit diesem Projektvertrag verfolgte wirtschaftliche Ziel bestmöglich erreicht. Sollte eine Bestimmung dieses Projektvertrags wegen des darin vereinbarten Leistungsumfangs unwirksam sein oder werden, ist der in der Bestimmung vereinbarte Leistungsumfang dem rechtlich zulässigen Maß anzupassen. Es ist der ausdrückliche Wille der Vertragsparteien, dass diese salvatorische Klausel nicht nur eine Beweislastumkehr zur Folge hat, sondern dass § 139 BGB insgesamt abbedungen ist.
- 5.3. Die Nichteinhaltung einer Vertragsbestimmung durch eine Vertragspartei berührt in keiner Weise ihr Recht, diese Bestimmung zu einem späteren Zeitpunkt geltend zu machen. Der Verzicht einer Vertragspartei auf eines ihrer Rechte aus diesem Vertrag ist nur wirksam, wenn er schriftlich erfolgt.
- 5.4. Der vorliegende Vertrag nebst zugehörigen Anlagen stellt das gesamte Übereinkommen der Vertragsparteien dar. Stillschweigende, mündliche oder schriftliche Nebenabreden wurden nicht getroffen.
- 5.5. Sämtliche Anlagen dieses Vertrages sind wesentlicher Bestandteil des Vertrages.

6. Verarbeitung personenbezogener Daten

- 6.1. Die Vertragsparteien verarbeiten personenbezogene Daten der jeweils anderen Vertragspartei oder deren Mitarbeiter ausschließlich im Rahmen der Vertragsdurchführung und unter Beachtung der anwendbaren datenschutzrechtlichen Vorschriften, insbesondere der Datenschutz- Grundverordnung (DSGVO) sowie des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG).
- 6.2. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten nur erfolgt, soweit dies zur Erfüllung dieses Vertrags erforderlich ist. Eine weitergehende Nutzung, insbesondere für eigene Zwecke oder die Weitergabe an Dritte, ist nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der jeweils betroffenen Vertragspartei zulässig, es sei denn, es besteht eine gesetzliche Verpflichtung zur Offenlegung.
- 6.3. Sofern eine Vertragspartei im Rahmen der Vertragsdurchführung personenbezogene Daten der anderen Vertragspartei in deren Auftrag verarbeitet, werden die Vertragsparteien – falls erforderlich – einen gesonderten Auftragsverarbeitungsvertrag gemäß Art. 28 DSGVO abschließen.
- 6.4. Die Vertragsparteien verpflichten sich, geeignete technische und organisatorische Maßnahmen gemäß Art. 32 DSGVO zu ergreifen, um die Sicherheit der verarbeiteten personenbezogenen Daten zu gewährleisten und unbefugte Zugriffe, Verluste oder Datenpannen zu vermeiden.
- 6.5. Jede Vertragspartei ist verpflichtet, betroffene Personen über deren Rechte nach der DSGVO zu informieren und Anfragen in Bezug auf die Verarbeitung personenbezogener Daten unverzüglich zu bearbeiten.
- 6.6. Die Verpflichtungen aus dieser Klausel bleiben auch nach Beendigung des Vertrags für einen Zeitraum von [X]⁶ Jahren bestehen, soweit und solange personenbezogene Daten weiterhin gespeichert oder verarbeitet werden.

⁴ Als wesentliche Pflichtverletzungen i.d.S. käme etwa in Betracht, dass das vertraglich verpflichtete Logistikunternehmen nicht seiner Pflicht nachkommt, den Netzanschluss in die Wege zu leiten oder die finanziellen Voraussetzungen zur Errichtung der LIS zu schaffen. Der Begriff „wesentliche Pflichtverletzung“ kann eingangs in diesem Vertrag individuell definiert werden. Als „wesentlich“ können insb. auch mehrmalige Pflichtverletzungen eingestuft werden.

⁵ Die Regelung dieses zusätzlichen Fristerfordernisses bei Verletzung bestimmter wesentlicher Pflichten ist optional.

⁶ Üblich sind 2-5 Jahre.