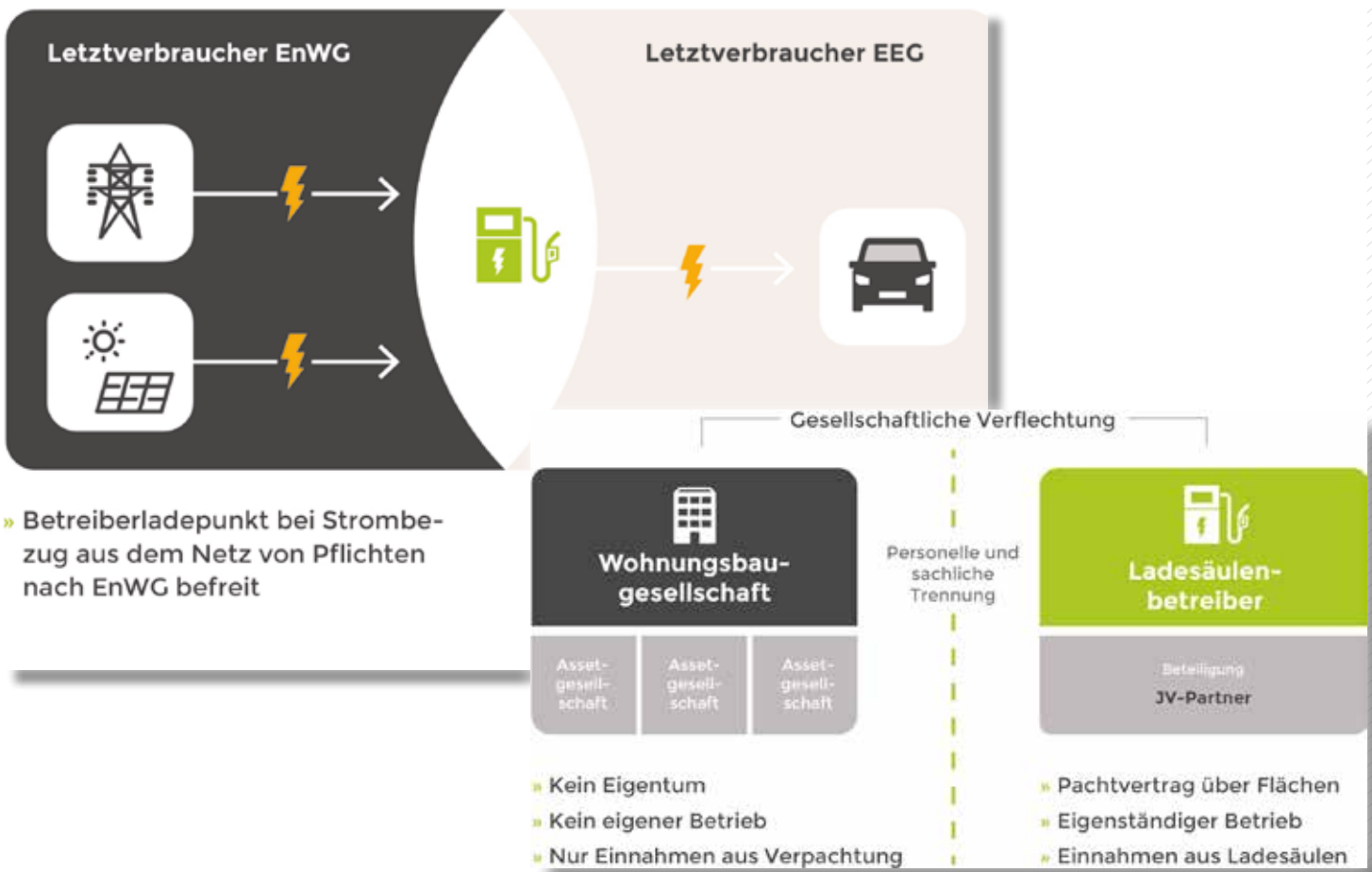


eMobilJournal

e+ eMobilExklusiv



FACHWISSEN

Wohnungsbaugesellschaften als Kooperationspartner zum Aufbau von Ladeinfrastrukturen

Dr. Florian Brahms Lic. en drt. fr., Patrizia Zorn,
BRAHMS GROOS Partnerschaft von Rechtsanwälten mdB



Wohnungsbaugesellschaften als Kooperationspartner zum Aufbau von Ladeinfrastrukturen

Der notwendige Aufbau der erforderlichen Ladeinfrastruktur für das Erreichen der Mobilitätswende durch den Umstieg auf Elektromobilität wurde durch den Gesetzgeber bereits erkannt. Insofern wurde beispielsweise mit einem Betreiber von Autobahnraststätten ein flächendeckendes Ladenetz vereinbart. Daneben hat aber die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) die Notwendigkeit des Ausbaus einer privaten Ladeinfrastruktur für den Erfolg der Mobilitätswende hervorgehoben und den Bedarf von 3,5 Millionen privaten Ladepunkten im Rahmen des Fortschrittsberichts 2018 angemeldet [1]. Die bisherige Möglichkeit, am öffentlichen Straßenrand Elektrofahrzeuge mit Strom zu versorgen, kann aufgrund der fortschreitenden Entwicklung des Elektromobilitätsmarkts, nicht allein zielführend sein. Im Bereich des Aufbaus der privaten Ladeinfrastruktur kommen insbesondere Ladesäulen am Arbeitsplatz, an Einkaufszentren oder direkt vor der Haustür in Betracht. Letzteres scheint besonders interessant, da eine Ladung jederzeit, vorzugsweise über Nacht, wenn das Fahrzeug nicht in Verwendung ist, möglich ist.

1. Einleitung

Bei der Umsetzung des Ausbaus der privaten Ladeinfrastruktur können insbesondere Wohnungsbaugesellschaften (WBG) als wesentlicher Akteur gesehen werden. Insgesamt gab es Ende 2017 fast 42 Millionen Wohnungen in

Deutschland [2] und hierdurch zeigt sich zugleich das innewohnende Potenzial für die Errichtung von Ladesäulen durch oder in Kooperation mit WBG [3]. Diese haben sich jedoch einem komplexen Regelungsrahmen bestehend aus Energierecht, Mietrecht und sonstigem Privatrecht zu stellen. Dies kann als ein Hindernis-

grund im Bereich des Aufbaus einer privaten Ladeinfrastruktur verstanden werden. Insofern wird gerade ein Hemmnis darin erkannt, dass es an Geschäftsmodellen für den bundesweiten Ausbau der Ladeinfrastruktur gerade auch außerhalb der Metropolen fehle [4]. Im Bericht *Sofortpaket Ladeinfrastruktur 2019* vom 29.03.2019 der Arbeitsgruppe 5 der *Nationalplattform Zukunft der Mobilität (NPM)* wurde ein Gesetzespaket für den Aufbau der Ladeinfrastruktur angeregt, um durch diese Gesetzesänderungen den Aufbau von Ladesäulen bei Wohnungseigentümergeinschaften und in Mietimmobilien zu vereinfachen [5].

Das Hinzuziehen eines oder mehrerer Kooperationspartner kann für die jeweilige Wohnungsbaugesellschaft für eine erfolgreiche Umsetzung förderlich sein. Zugleich dürften mehrere denkbare Konzepte zugunsten der Mieter/Eigentümer, aber auch für Dritte, sowohl bei Sanierung, Neuerrichtung oder Bestandsimmobilien möglich sein. Für die WBG kann mit dem Angebot von Ladesäulen unter anderem an die Mieter ein positiver Imagewandel vollzogen werden, das Dienstleistungsangebot vervielfältigt werden und schließlich eine zusätzliche Einnahmequelle entstehen. Die Vorteile einer Kooperation mit strategischen Partnern können in einem schnelleren, effizienteren und wirtschaftlich rentablen Aufbau der Ladeinfrastruktur erkannt werden.

Der nachfolgende Beitrag soll die möglichen Kooperationsmöglichkeiten mit WBG, unter Berücksichtigung des rechtlichen Rahmens, verschiedener Blickwinkel und möglichen Vorteilen, aber auch Risiken, aufzeigen. Hierbei werden zunächst die typischen Herausforderungen geschildert, welchen WBG sich bei der Umsetzung von neuen, insbesondere energienahen Konzepten zu stellen haben, bevor die konkreten Anforderungen an die Umsetzung einer Ladeinfrastruktur dargestellt werden. Abschließend sollen mögliche Konzepte zur Kooperation vorgestellt werden, die den jeweiligen Interessen der Wohnungsbaugesellschaften Rechnung tragen können.

2. Herausforderungen im Bereich der Wohnungswirtschaft

Im Bereich der Wohnungswirtschaft wird der Anbieter von Lösungen zur Errichtung priva-

ter Ladeinfrastruktur mit unterschiedlichen Interessen und rechtlichen Hindernisse der Wohnungsbaugesellschaften konfrontiert. Hierfür bereits vorab Optionen vorbereitet bzw. die WBG in dieser Hinsicht gut beraten zu haben, dürfte ein Schlüssel für eine nachhaltige Kooperation sein. Ausdrücklich wird jedoch darauf hingewiesen, dass es sich vorliegend lediglich um vier von einer Vielzahl von Herausforderungen handelt, die bei der Umsetzung sowohl von der Wohnungsbaugesellschaft als auch dem Kooperationspartner zu beachten sind.

2.1 Mietrechtliche Umlagefähigkeit der Investitionskosten

Gerade in Mietobjekten kann die Fragestellung der Installation von Ladesäulen aus zwei Richtungen betrachtet werden. Einerseits kann die WBG ihrerseits – wie nachfolgend dargestellt – ein Interesse daran haben, für ihre Mieter eine entsprechende Ladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Andererseits kann auch der Mieter, welcher ein Elektrofahrzeug besitzt, hinterfragen, ob er gegen den Vermieter einen Anspruch auf Installation einer Ladesäule auf seinem Grundstück durchsetzen kann, was nach derzeitiger Rechtslage eher zu verneinen sein dürfte [6].

Bei Bestandsimmobilien dürften die Kosten bereits in die Kaltmiete eingepreist werden können. Wenn jedoch eine WBG beschließt, den Ausbau von Ladeinfrastruktur durch eine eigene Investition zu finanzieren, stellt sich für eine Umsetzung in einem Bestandsgebäude die Frage, ob es sich dabei um eine Modernisierungsmaßnahme im Sinne des § 555b Nr. 1, 3, 4, 5 oder 6 *BGB* handelt. Denn nur danach können die hierdurch entstandenen Kosten gemäß § 559 *BGB* auf die Mieter bis zu einer Höhe von 8 % auf die jährliche Miete umgelegt werden. Bei Erhöhungen der jährlichen Miete darf sich jedoch die monatliche Miete innerhalb von sechs Jahren, nicht um mehr als drei Euro je Quadratmeter Wohnfläche erhöhen.

In Betracht kommt hierbei maßgeblich der Modernisierungsgrund – beispielsweise auf Dauer verbesserte allgemeine Wohnverhältnisse oder die nachhaltige Erhöhung des Gebrauchswertes der Mietsache –, da allein durch die Installation einer Ladesäule keine Endenergie eingespart wird, die zeitgleich dem Klimaschutz und zur Ressourcenschonung beiträgt (§ 555b

Nr. 1 *BGB*) [7]. Der Auffangtatbestand für sonstige Maßnahmen zum nachhaltigen Schutz des Klimas nach § 555b Nr. 2 *BGB* berechtigt gerade nicht zur Erhöhung der Miete. Eine Erhöhung des Gebrauchswertes der Mietsache (§ 555b Nr. 4 *BGB*) liegt dann vor, wenn der Mietgebrauch als solcher erleichtert, verbessert oder vermehrt wird, das heißt wenn das Wohnen in den betroffenen Räumen angenehmer, bequemer, sicherer, gesünder oder weniger arbeitsintensiv wird und die entstehenden Kosten bzw. Mehrkosten nicht außer Verhältnis zu dem erzielten Vorteil stehen [8]. Eine grundlegende Änderung der Mietsache, die von der Rechtsprechung im Rahmen des Tatbestandes des § 555b Nr. 4 *BGB* nicht akzeptiert wird [9], dürfte in der Installation von Ladesäulen mit einer im Verhältnis zum Gesamtobjekt nur geringen baulichen Veränderung nicht gesehen werden können. Entscheidend soll es aber dabei darauf ankommen, ob die Maßnahme eine Verbesserung der Wohnverhältnisse des Mieters zum Gegenstand hat, oder der Vermieter vielmehr eine marktkonforme Umgestaltung der Mietsache anstrebt, die nicht hierunter zu fassen wäre [10].

Sofern die Installationskosten der Ladesäulen im Wege der Umlage der Kosten auf die Mieter umgelegt werden müssten, so dürfte die Rechtslage derzeit noch als nicht eindeutig zu qualifizieren sein. Es sprechen zwar zunehmend Punkte dafür, dass die Installation einer Ladeinfrastruktur als Erhöhung des Gebrauchswertes angesehen werden könnte, jedoch hätte eine Klarstellung seitens des Gesetzgebers beispielsweise im Rahmen der derzeitigen Novellierung des *Gebäudeenergiegesetzes (GEG)* sich als sinnvoll erwiesen. Ferner dürfte fraglich sein, ob die Wartung der Ladeinfrastruktur im Rahmen der Betriebskosten auf die Mieter umgelegt werden kann. Dafür müssten diese Kosten dem bestimmungsgemäßen Gebrauch des Gebäudes entsprechen. Im Katalog des § 1 *Betriebskostenverordnung (BetrKV)* finden sich insoweit keine Anhaltspunkte, sodass dies über die Auffangklausel und auch wiederum nur unter Berücksichtigung von gewissen rechtlichen Risiken erfolgen kann.

2.2 Herausforderungen bei Wohnungseigentümergeinschaften

Soweit eine Ladensäuleninfrastruktur in Wohnungseigentümergeinschaften (WEG)

installiert werden soll, ist der Besonderheit zwischen Sonder- und Gemeinschaftseigentum in besonderem Maße Rechnung zu tragen. Sofern mithin der Stellplatz nicht lediglich einem Eigentümer und dessen Sondereigentum zugewiesen ist, muss hierüber eine Zustimmung aller Eigentümer erzielt werden [11]. Über die Regelung des § 22 Abs. 2 *Wohnungseigentümergegesetz* wird das Mietrecht auf das WEG-Recht übertragen, sodass hierbei die gleichen Erwägungen und mithin auch die gleichen rechtlichen Risiken derzeit zum Tragen kommen dürften. Nur in diesem Fall dürfte aber mit einer zweifach qualifizierten Dreiviertelmehrheit eine entsprechende Entscheidung getroffen werden, sollte nicht jeder Eigentümer zustimmen. Auch bei einer Installation im Sondereigentum ist jedoch im Regelfall für einen Anschluss der Ladesäule bzw. der Ladebox eine Mitnutzung der Kundenanlage, das heißt des Stromnetzes im Gebäude, erforderlich. Dies kann zu einer notwendigen Anpassung der Leistung des Hausanschlusses führen. Das *Landgericht München* erkannte einem begehrenden Inhaber eines Elektroautos jedoch keinen Anspruch gegenüber der WEG zu, dass die WEG die Installation einer speziellen Steckdose zu dulden habe [12].

Dies dürfte sich bei Neuerrichtungen dadurch ausschließen lassen, dass in der entsprechenden Teilungserklärung besondere Vorbehalte für die Errichtung der Ladeinfrastruktur vorgesehen sind. Vergleichbar dem Mietrecht ist auch hier zu prüfen, ob die Maßnahme einer Zustimmung durch die WEG bedarf und wer die Kosten für die Installation der Ladeinfrastruktur zu tragen hat.

2.3 Erweiterte Gewerbesteuerkürzung

Eine Vielzahl von WBG nimmt zudem den Vorteil der sogenannten „erweiterten Gewerbesteuerkürzung“ in Anspruch, welche sich aus § 9 Nr. 1 S. 2 *Gewerbesteuergesetz (GewStG)* ergibt. Der Zweck der Kürzung liegt in der Begünstigung der Verwaltung und Nutzung eigenen Grundbesitzes (Vermögensverwaltung), die ansonsten sowohl mit der Grundsteuer als auch der Gewerbesteuer belastet wäre [13]. Hinter diesem Steuervorteil kann sich ein ganz erheblicher wirtschaftlicher Hebel befinden, der ein gesamtes Konzept zu Fall bringen kann. Insoweit empfiehlt es sich bereits in einem ersten Schritt die gegebenenfalls unterschiedlichen Gesell-

schaften einer WBG zu sortieren und zu betrachten, ob nur einzelne Gesellschaften oder Immobilien betroffen sind, um hierauf aufbauend unterschiedliche Szenarien entwickeln zu können.

Sofern ein Wohnungsbaununternehmen von dem Modell der erweiterten Gewerbesteuerkürzung profitiert und selbst als Ladepunktbetreiber agieren wollen würde, bestünde zugleich die Gefahr des Verlustes des steuerrechtlichen Vorteils. Denn zu berücksichtigen ist bei der Inanspruchnahme, dass gemäß

§ 9 Nr. 1 S. 5 GewStG nur wenige Nebentätigkeiten unschädlich sind. Unschädlichkeit ist gegeben, wenn die Nebentätigkeit der Grundstücksnutzung und -verwaltung im eigentlichen Sinne dient und als zwingend notwendiger Teil einer wirtschaftlich sinnvoll gestalteten eigenen Grundstücksverwaltung und -nutzung angesehen werden kann [14]. Nach der Auffassung der Rechtsprechung des *Bundesfinanzhofes* liegt bereits eine schädliche Nebentätigkeit vor, wenn sich Wohnungsunternehmen auch als Anlagenbetreiber von beispielsweise Erneuerbare-Energien-Anlagen betätigen [15]. Der zunächst im Entwurf des *Mieterstromgesetzes* enthaltene Vorschlag, die Gewerbesteuerkürzung anzupassen, wurde im Gesetz nicht übernommen, obwohl dies als ein wesentliches Hemmnis bereits für den Betrieb von Solaranlagen gesehen wurde [16]. Allein für Baugenossenschaften hat der Gesetzgeber mit dem Gesetz vom 29.11.2018 zur steuerlichen Förderung des Mietwohnungsneubaus den Freibetrag von 10 % auf 20 % nach § 5 Abs. 1 Nr. 10 *Körperschaftsteuergesetz (KStG)* für sonstige Einnahmen erhöht und für diese das Risiko verringert.

Aufgrund der fehlenden Anpassung des GewStG und der dadurch entstehenden Risiken beim Betreiben von Ladesäulen muss im jeweiligen Einzelfall geprüft werden, ob Wohnungsbaununternehmen, die zugleich als Ladepunktbetreiber agieren, selbst den Betrieb übernehmen sollten oder eine Umsetzung durch eine ihrer Schwester- oder Töchtergesellschaften notwendig ist oder ausschließlich eine Lösung durch



Bild 1: Erweitere Gewerbesteuerkürzung bei Personengesellschaften. (Grafik: Mijadesigns 2019)

Hinzuziehung eines Dritten in Betracht kommen kann. Eine Möglichkeit könnte auch sein, die entsprechenden Parkplatzflächen zu vermieten, sodass die Gesellschaft selbst nur Einnahmen aus der Vermietung und der Verpachtung erzielt (siehe Bild 1).

2.4 Vergabe- und Haushaltsrecht bei öffentlich-rechtlichen WBG

Unabhängig davon, in welcher Form ein potenzieller Kooperationspartner mit dem Ziel einer Kooperation an eine WBG herantritt, ist weiterhin zu berücksichtigen, welche Rechtsnatur die jeweilige WBG innehat. Zu unterscheiden sind dabei die privaten und die öffentlichen WBG. Anders und damit gegebenenfalls komplizierter dürfte es sich bei Vertragsschluss und der Vertragsgestaltung mit öffentlichen WBG verhalten. Diese unterliegen dem Haushaltsrecht und den Regeln des Vergaberechts, sodass in Abhängigkeit des Volumens des jeweiligen Vorhabens bei der Vergabe einer jeden Dienstleistung vorab eine Ausschreibung erfolgen muss. Auftraggeber der öffentlichen Hand sind folglich nicht frei bei der Vertragspartnerwahl.

Im Regelfall ist auch schon die Suche nach einem Kooperationspartner durch einen öffentlichen Auftraggeber im Wege einer öffentlichen Vergabe zu realisieren [17]. Zuweilen kann auch die Gründung einer Gesellschaft durch den öffentlichen Auftraggeber zur Darstellung einer Inhouse-Vergabe im Sinne des § 108 *Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)*

sinnvoll sein, wobei allein hierdurch das Vergabeverfahren an sich nicht ausgehebelt werden kann. Sofern mithin der öffentliche Auftraggeber als Nachfrager einer Leistung auftritt, muss ein transparentes und diskriminierungsfreies Vergabeverfahren vorgeschaltet sein, wobei gerade bei der Umsetzung von neuen Konzepten zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur auch eine Innovationspartnerschaft nach § 119 Abs. 7 *GWB* in Betracht kommen könnte.

Private WBG unterliegen ihrer Natur nach bei einem Vertragsverhältnis hauptsächlich den Regeln des Zivilrechts und sind demzufolge grundsätzlich bei der Wahl ihres Vertragspartners frei. Sofern mehrere Angebote gleicher Akteure vorliegen, haben sie das Recht selbst zu entscheiden, welches der Angebote sie annehmen. Jedoch sind auch hier kartellrechtlichen Bedenken Rechnung zu tragen, wenn und soweit durch die partizipierenden Unternehmen die Schwellenwerte überschritten werden.

3. Rechtliche Anforderungen an die Errichtung und den Betrieb von Ladesäulen

Neben die Herausforderung aus der wohnungswirtschaftlichen Betrachtungsweise gehört in ein umfassendes Konzept für die Errichtung der Ladeinfrastruktur auch die energiewirtschaftliche Betrachtung, wobei nach Art und Umsetzung des Konzeptes zu unterscheiden ist. Wird die Ladeinfrastruktur ausschließlich den Mietern zur Nutzung angeboten, ist eine Ertüchtigung der Hausanschlüsse erforderlich oder betreibt der Eigentümer des Gebäudes selbst Stromerzeugungsanlagen, die den Strom für die Ladesäulen liefern sollen?

3.1 Anforderungen der Ladesäulenverordnung

Der Ladepunktbetreiber, das heißt derjenige der die Ladesäule betreibt, unterliegt zunächst den Vorgaben der *Ladesäulenverordnung (LSV)*. Der rechtliche Rahmen möglicher Umsetzungskonzepte wird zum Teil durch die klaren Voraussetzungen der *LSV* vom 09.03.2016 vorgegeben. Sie hat die Regelung der technischen Mindeststandards und Aspekte des Betriebs der Ladepunkte zum Gegenstand. Ihr Anwendungsbereich beschränkt sich dabei jedoch nur gemäß § 1 *LSV* auf öffentlich zugängliche Ladesäulen. Öffent-

lich zugänglich ist ein Ladepunkt, wenn er sich entweder im öffentlichen Straßenraum oder auf privatem Grund befindet, und sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis tatsächlich befahren werden kann. Umfasst vom Anwendungsbereich sind somit auch sogenannte halb-öffentliche Ladesäulen, beispielsweise an Supermärkten. Ob es sich um einen (halb-)öffentlichen oder privaten Ladepunkt handelt, hängt zunächst vom Willen des Parkplatzbetreibers oder desjenigen ab, der die Flächen zum Parken zur Verfügung stellt. Sofern die WBG jedermann die Parkplätze zur Verfügung stellt und nicht allein ihren Mietern, handelt es sich im Regelfall um eine öffentliche Ladesäule. Sollen die Stellplätze hingegen nur für einen spezifischen Personenkreis zugänglich sein, der eindeutig bestimmbar ist, handelt es sich um private Ladesäulen. Eine eindeutige Bestimmbarkeit dürfte beispielweise bei Stellplätzen mit einer Reservierungskennzeichnung (reserviert für Kennzeichen XY) gegeben sein, sodass dann eine private Ladesäule gegeben ist, die nicht unter den Anwendungsbereich der *LSV* fällt.

Die Vorgaben der *LSV* richten sich an den Betreiber einer jeden Ladesäule. Gemäß § 2 Nr. 12 *LSV* ist derjenige als Betreiber zu qualifizieren, der unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunkts ausübt. Entscheidend ist dabei, dass der Betreiber Eigentümer der Ladesäule ist oder zumindest eine ähnliche Rechtsposition innehat. Mit der Folge, dass das Pachten oder Mieten einer Ladesäule nicht ausreichend ist [18]. Darüber hinaus dürfte nach diesen Vorgaben ein Leasingkonzept hinsichtlich der Ladesäule nicht möglich sein. In einem solchen vertraglichen Verhältnis übernimmt der Ladepunktbetreiber als Leasingnehmer zwar die wesentlichen Aufgaben eines solchen, jedoch erwirbt er während der Laufzeit weder eine eigentümerähnliche Position noch Eigentum an der Ladesäule, dieses behält sich der Leasinggeber vor. Eine Minimierungsmöglichkeit der Investitionskosten auf diesem Weg ist durch die klaren Vorgaben der *LSV* somit nicht gegeben.

In seiner Eigenschaft als Ladepunktbetreiber ist dieser „verantwortlich für den Betrieb der Ladeinfrastruktur (Funktionsfähigkeit, Wartung, Reparatur u. a.) und koordiniert die energiewirt-

schaftlich konforme Einbindung in das Stromnetz (Netzanschluss, Belieferung u. a.). Er hat dafür zu sorgen, dass am Ladepunkt ein punktuelltes Aufladen ermöglicht wird. Zur Erfüllung dieser Aufgabe kann er sich Dienstleistern (z.B. Elektromobilitätsanbieter) bedienen [...]“ [18] Punktuelltes Aufladen meint dabei, die Möglichkeit eine Ladesäule als Fahrer eines Elektromobils nutzen zu können, ohne einen auf längere Zeit angelegten Vertrag mit dem betreffenden Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder Betreiber geschlossen zu haben [19]. § 4 der LSV sieht dabei vier mögliche Umsetzungskonzepte vor, bei dessen Wahl der Betreiber frei ist und somit seinen individuellen Möglichkeiten und Vorstellungen anpassen kann.

Schließlich bedarf es gemäß § 5 LSV in Abhängigkeit zur Art des Ladepunktes (z.B.: Schnell- oder Normalladepunkt) einer Anmelde- bzw. Nachweispflicht durch den Betreiber bei der Bundesnetzagentur.

3.2 Notwendige Ertüchtigung des Netzanschlusses

Für die Errichtung und den Betrieb einer oder mehrerer Ladesäulen kommt es für die Einbindung in eine bestehende Kundenanlage bzw. den unmittelbaren Netzanschluss an das Netz der allgemeinen Versorgung auch darauf an, dass der Netzbetreiber die erforderliche Anschlussleistung am Anschlusspunkt anbietet. Insofern ist zu prüfen, ob für die Installation von Ladesäulen sowohl im Hinblick auf das haus-eigene Netz (Kundenanlage) und auch der Netzanschluss als solches ausreichend dimensioniert ist.

Für den Anschluss von Energieanlagen an das Netz kann der Netzbetreiber regelmäßig Baukostenzuschüsse nach § 9 *Niederspannungsanschlussverordnung (NAV)* verlangen. Hierbei gilt zunächst, dass der Anschlussnehmer berechtigt ist, die vorzuhaltende Anschlussleistung zu bestimmen, wobei die anzubietende Stromart sich nach den technischen Möglichkeiten richtet (vgl. § 7 Satz 4 NAV). Daneben trifft den Netzbetreiber auch die Pflicht, dass allgemein übliche Verbrauchsgeräte und Stromerzeugungsanlagen einwandfrei betrieben werden können müssen.

Sofern der vorhandene Anschluss durch die Installation von Ladesäulen technisch eine höhere Anschlussleistung aufzuweisen hat, muss geprüft werden, ob hierdurch entweder ein wei-

terer Anschluss nur für die Ladesäulen erforderlich ist oder ob der bestehende Anschluss entsprechend ertüchtigt werden kann. In der Praxis sind auch bereits Fälle aufgetreten, in welchen für die zusätzliche Installation von Verbrauchs- und Erzeugungsleistung, auch wenn diese technisch zu keinem Zeitpunkt die volle Leistung hätten abrufen können, ein Anschluss an ein Mittelspannungskabel durch den Netzbetreiber gefordert wurde, was dann eine Neuverlegung und entsprechend hohe Kosten verursachen würde.

3.3 Energierechtlicher Betrieb der Ladesäule

Daneben stellt sich die Frage, ob das Unternehmen, welches die Ladesäule betreibt, auch zugleich Energieversorgungsunternehmen im Sinne des *Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG 2017)* bzw. *EnWG* wird. Mit dieser Funktion hängen unterschiedliche energiewirtschaftsrechtliche Pflichten zusammen, aber es erfolgt keine konkrete Einordnung des Ladepunktbetreibers. Mit einer eigenen Definition wird der Begriff des Letztverbrauchers in § 3 Nr. 33 *EEG 2017* wie folgt bestimmt: „Letztverbraucher“ jede natürliche oder juristische Person, die Strom verbraucht, [...]“. Für eine konkrete Einordnung des Ladepunktbetreibers als Letztverbraucher hat sich der Gesetzgeber jedoch in der *Stromsteuerverordnung (StromStV)*, im *Energiemarktgesetz (EnWG)* in § 3 Nr. 25 und im *Messstellenbetriebsgesetz (MSBG)* in § 2 Nr. 8 [20] in Form einer Fiktion entschieden.

Dieses Auseinanderfallen der unterschiedlichen Regelungen führt zu einer rechtlichen Unsicherheit. Denn nach dem *EEG* würde nunmehr der Betreiber der Ladesäule, der Strom an das Elektromobil liefert, zu einem Elektrizitätsversorgungsunternehmen und müsste als solches die *EEG*-Umlage an die Übertragungsnetzbetreiber abführen. Demgegenüber wird eher konsequent im Stromsteuerrecht und *Energiemarktgesetz* deutlich gemacht, dass es der Stromlieferant ist, der unabhängig vom Betreiber der Ladesäule, die entsprechenden Verpflichtungen wahrzunehmen hat, sodass beispielsweise auch keine Verpflichtung zur Rechnungslegung mit ausgewiesenen Strompreisteilanteilen und über den Strommix besteht. Maßgeblich geht es bei dieser Fragestellung darum, wie der Verbrauch des Stromes innerhalb des Elektrofahrzeuges zu bewerten ist, der

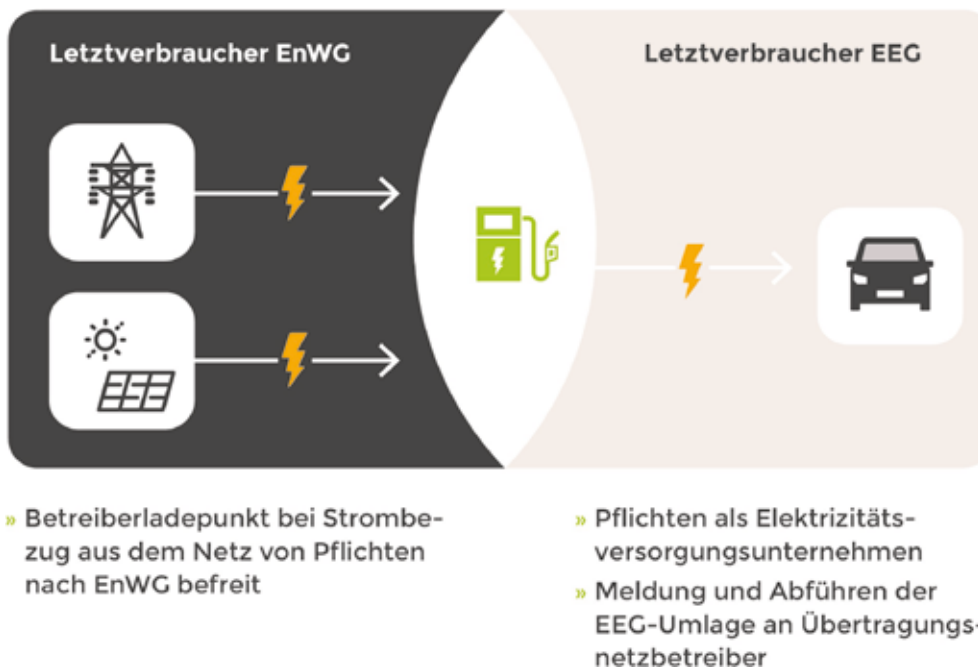


Bild 2: Letztverbrauchereigenschaft in der Energiewirtschaft. (Grafik: Mijadesigns 2019)

nach dem EEG erst beim Betreiber des Fahrzeuges eintritt und mithin der Betreiber der Ladesäule eine mit der EEG-Umlage belastete Stromlieferung vornimmt [21] (siehe Bild 2).

In der Folge ist es gegebenenfalls sinnvoll und bei der Konzeptionierung einer Kooperation sinnvoll, die Rollen des Ladepunktbetreibers nach der LSW und die Pflichten nach dem EnWG und dem EEG sauber einem der Partner zuzuordnen, sodass hier – soweit möglich – einheitlich gewisse Pflichten wahrgenommen werden können, bis der Gesetzgeber sich dazu veranlasst sieht, entsprechend aufeinander abgestimmte Regelungen zu erlassen.

3.4 Verwendung dezentralen Stromes im Elektrofahrzeug

Die Komplexität nimmt für Wohnungsbauunternehmen noch zu, soweit der Strom für den Verbrauch in den Elektrofahrzeugen in selbst betriebenen Photovoltaikanlagen (PV-Anlage) oder Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen (KWK-Anlagen) in ihren Immobilien erzeugt wird. Insbesondere der Strom, der im Laufe des Tages keine Verwendung findet, kann hier entweder direkt verwendet werden oder durch eine Zwischenspeicherung zum notwendigen Zeitpunkt verbraucht werden, sodass der Rückgriff auf das allgemeine Netz gegebenenfalls nicht notwendig ist.

Im Rahmen einer dezentralen Bereitstellung des Stromes hat dies den Vorteil, dass im Regelfall eine Vielzahl von Netzentgelten und Umlagen nach derzeitiger Rechtslage vermieden werden können. Dies betrifft alle Umlagen, die über das Arbeitsentgelt der Netzentgelte gewälzt werden, wozu unter anderem die Offshore-Haftungsumlage, die Umlage nach § 19 Abs. 2 StomNEV und nach § 18 AbLaV sowie die KWKG-Umlage gehören. Soweit dieser Strom aus den dezentralen Erzeugungsanlagen verbraucht wird, entfallen diese Entgelte.

Eine Eigenversorgung im Sinne des EEG dürfte im Regelfall bei Wohnungsbaugesellschaften schwer darstellbar sein. Vielmehr wird wohl regelmäßig die volle EEG-Umlage für den an das Elektrofahrzeug gelieferten Strom zum Tragen kommen. Hintergrund ist, dass für eine Eigenversorgung im Sinne des EEG stets eine Personenidentität zwischen dem Betreiber der Erzeugungsanlage und dem Betreiber der Letztverbrauchereinrichtung – dem Inhaber des Elektrofahrzeugs – hergestellt wird, um von einer Reduktion der EEG-Umlage zu profitieren. Dies dürfte auch unter dem Gesichtspunkt einer notwendigen, eichrechtlichen Messung der Strommengen als kritisch angesehen werden.

4. Konzepte zur Umsetzung in Kooperation mit WBGs

4.1 Vertragliche Ausgestaltung

Für eine WBG kann es durchaus sinnvoll sein, einen externen Betreiber der Ladesäulen in ein Konzept einzubinden. Sogenannte Charge-Point-Operator (CPO) übernehmen dabei die Installation, den Betrieb und den Service, der die Wartung und Reparaturen der Ladesäule umfasst, von öffentlich zugänglichen Ladestationen. Damit wird das wirtschaftliche Risiko einer WBG geringgehalten, da die hohen Investitionskosten, aber auch die Betriebsfüh-

rungskosten, entfallen. Im Gegenzug dazu muss das Wohnungsbauunternehmen für den ausreichenden Platz, der für die Installation der Ladesäule und zum Parken des Elektromobils benötigt wird, Sorge tragen. Wie unter Abschnitt 2.3 dargestellt, dürfte dies durch eine besondere Art eines Pacht- bzw. Mietvertrages sauber abgebildet werden können.

Obgleich der Betrieb einer Ladesäule auch durch das Wohnungsbauunternehmen selbst denkbar ist, verbergen sich darin auch diverse Risiken. In der Regel dürften diese finanzieller Natur sein, sodass die Möglichkeit, über etwaige Einnahmen aus der Bereitstellung der Flächen für den Betrieb der Ladeinfrastruktur Mehrwerte zu erzielen und gegebenenfalls einen staatlichen Zuschuss in Anspruch nehmen zu können, lukrativer erscheinen. Denn über die Investitionskosten der Ladesäule selbst hinaus, bedarf es einer Vielzahl an geschultem Personal, welches ein solches detailliertes Konzept umzusetzen weiß. Eine solche Konstellation ist auch nach Maßgabe der LSV möglich, da der CPO hier als Ladesäulenbetreiber agiert und auch Eigentümer der selbst errichteten und betriebenen Ladesäule ist. Auch dürfte gerade die fehlende Rechtssicherheit zur Umlagefähigkeit der Investitionskosten gegebenenfalls durch einen Kooperationspartner abgemildert werden können.

Ferner kann ein Elektro-Mobility-Provider (EMP) als externer Elektromobilitätsanbieter, der seine Dienstleistungen Ladepunktbetreibern anbietet und die Energielieferung übernimmt, eine mögliche Option darstellen. Die Pflichten eines Energieversorgers fallen dann in den Risikobereich des EMP. In Kooperation zum Ladepunktbetreiber erfolgt dann eine datengenaue Abrechnung des verbrauchten Stroms. Dabei stellt der Ladepunktbetreiber dem EMP zum einen den einsatzbereiten Ladepunkt und zum anderen die Ladedaten bereit. Die Abrechnung hinsichtlich des verbrauchten Stroms übernimmt dann der EMP allein, da diese nur zwischen ihm und dem Nutzer der Säule erfolgt.

4.2 Gesellschaftsrechtliche Ausgestaltung

Ein Joint Venture zeichnet sich durch den Zusammenschluss mindestens zweier rechtlich selbstständiger Unternehmen mit eigener Kapitalbeteiligung aus. Im Ergebnis kann es dabei zur Gründung eines neuen Unternehmens kommen. Vorteilhaft ist ein solcher Zusammenschluss,

AUTOREN VITA



Dr. Florian Brahms Lic. en drt. fr.

- 04–11/2011 Selbständiger Rechtsanwalt, Schwerpunkte: Energierecht und Zivilrecht
- 2010–2015 Vertragsmanagement, rechtliche Beratung, Controlling, Formatgeber Verlags GmbH (Mitgesellschafter)
- 2011–2016 Rechtsanwalt, Schwerpunkt: Energierecht, Maslaton Rechtsanwalts-gesellschaft mbH; Promotion zur Direktvermarktung im EEG, TU Chemnitz
- 2016–2017 Rechtsanwalt, Schwerpunkt: Energierecht, Mazars Rechtsanwalts-gesellschaft mbH
- Seit 10/2017 Rechtsanwalt, Partner, Schwerpunkt: Energierecht, BRAHMS GROOS Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB

Kontakt

BRAHMS GROOS Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB
Kaiserliche Postdirektion
Französische Str. 12
10117 Berlin
Tel.: +49 30 20 188 328
E-Mail: brahms@brahms-kollegen.de
www.brahms-kollegen.de



Patrizia Zorn

- 2016–2017 Wissenschaftliche Mitarbeiterin, RBSM Berlin (Anwalts- und Wahlstation bei RBSM)
- 2017 Assessorin, RBSM Berlin
- Seit 11/2017 Rechtsanwältin, Schwerpunkt: Energierecht, BRAHMS GROOS Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB

Kontakt

Tel.: +49 30 20 188 328
E-Mail: zorn@brahms-kollegen.de
www.brahms-kollegen.de

gleich welcher Art, hinsichtlich des geteilten finanziellen Risikos, aber auch hinsichtlich der geteilten Investitionskosten. Des Weiteren könnte es für eine WBG interessant sein, mit einem Unternehmen zu kooperieren, welches bereits über das notwendige Know-how verfügt, um gegebenenfalls auch für die eigenen Mitarbeiter davon zu profitieren. Im Regelfall wird dann das Verhältnis zwischen der Wohnungsbau-gesellschaft und dem Anbieter von Leistungen im Spektrum der Elektromobilität in einem Gesellschaftsvertrag geregelt. Die darüberhinausgehenden, notwendigen Regelungen und Rechts-

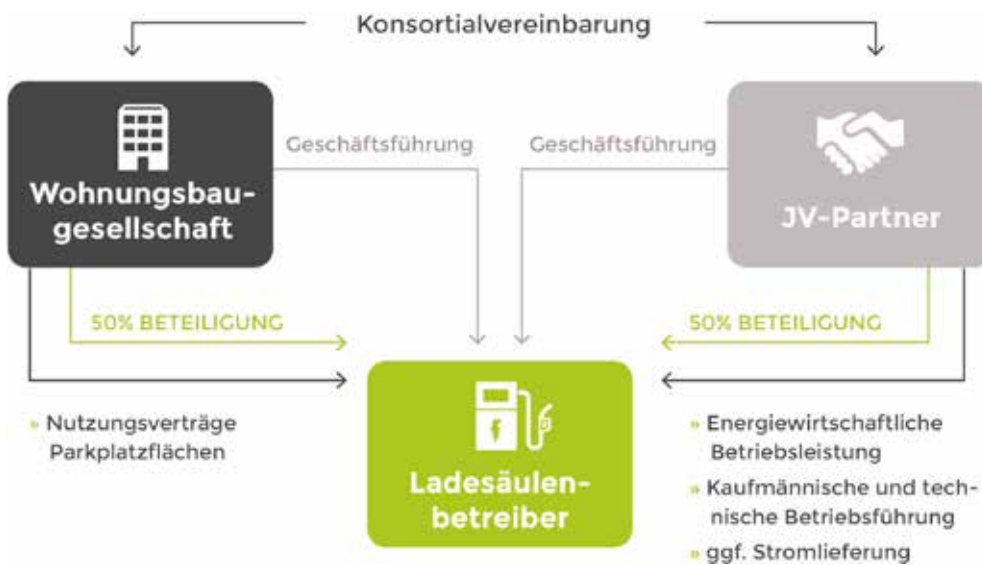


Bild 3: Struktur einer Kooperation. (Grafik: *Mijadesigns 2019*)

verhältnisse auch zu weiteren Partnern oder anderen Konzerngesellschaften werden in einer Konsortialvereinbarung festgelegt und zusätzlich notwendige Verträge zumindest inhaltlich skizziert und mit einem Businessplan hinterlegt.

Kooperationspartner können dabei den Ladestulenbetrieb übernehmen und gegebenenfalls zugleich die Energieversorgung decken. Die Möglichkeiten der Umsetzung stehen auch hier in Abhängigkeit zur Rechtsnatur der WBG, sind aber im Ergebnis weit gefächert. Welche Aufgabenverteilung für eine jeweilige WBG passend und möglich ist, bedarf jedoch einer Einzelfallprüfung. Im Ergebnis ist in dieser Ausgestaltung dann festzulegen, dass die Wohnungsbau-gesellschaft dem Joint Venture die Nutzung der Flächen zur Errichtung der Ladeinfrastruktur und die Mitnutzung vorhandener Kundenanlagen gewährt, während der Kooperationspartner gegebenenfalls geschultes Personal oder Investitionen in das Unternehmen tätigt. Aus der anwaltlichen Praxis heraus lässt sich festhalten, dass die Gestaltungsmöglichkeiten im Innenverhältnis vielfältig sind und gerade die saubere Abbildung der dargestellten Herausforderungen der Wohnungswirtschaft und der energiewirtschaftlichen Pflichten eine maßgebliche Rolle spielt. Hierbei ist unter anderem auch zu erwägen, wie langfristig eine Bindung gewollt sein soll und überdies, welche Rechte und Pflichten bei einer Beendigung des Joint Ventures bestehen. Da das Bedürfnis in der Wohnungswirtschaft nach dem Angebot von Ladeinfrastruktur steigen wird und eine Ablösung durch einen an-

deren Geschäftspartner im Wege eines koordinierten Übergangs und einer Ablösung der energiewirtschaftlichen Pflichten erforderlich sein dürfte (siehe **Bild 3**).

5. Zusammenfassung und Ausblick

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass viele denkbare Konzepte unter Hinzuziehung mehrerer Kooperationspartner möglich sind, wenngleich eine Verallgemeinerung eines einheitlichen Konzepts nicht

denkbar sein dürfte. Hier bedarf es für jeden Kooperationspartner und für jede WBG einer Einzelfallbetrachtung und schließlich einer Einzelfalllosung. Im Ergebnis kann dann aber für jede Vertragspartei eine Win-Win-Lösung entstehen, die nicht nur den Ausbau der Ladepunkte fördert, sondern zugleich einen wichtigen Teil zum Thema Nachhaltigkeit beiträgt. Zugleich lassen sich Risiken und Investitionen für jede Partei abmildern. Mit Blick in die Zukunft wäre eine Mitwirkung durch den Gesetzgeber in vielerlei Hinsicht dennoch nicht nur wünschenswert, sondern auch notwendig. Viele rechtliche Fragestellungen sind derzeit noch offen und tragen nicht nur zur Unsicherheit der jeweiligen Akteure bei, sondern stellen Hindernisse für eine Umsetzung eines lukrativen Konzepts dar, wie der Beitrag gezeigt hat.

Literatur

- [1] Vgl. NPE, Fortschrittsbericht 2018 – Markhochlaufphase, S. 6, abrufbar unter: http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/NPE_Fortschrittsbericht_2018_barrierefrei.pdf.
- [2] Vgl. Wohnwelt, „Drang in die Ballungsräume“ vom 26.07.2018, abrufbar unter: <https://www.noz.de/deutschland-welt/wirtschaft/artikel/1409790/wie-viele-wohnungen-gibt-es-in-deutschland>.
- [3] So auch: Lange/Landner, EWERK 2019, 3 (4).
- [4] Vgl. WirtschaftsWoche, „Mehr Ladesäulen? Über diese Hindernisse klagen Städte“, vom 13. April 2019, abrufbar unter: <https://www.wiwo.de/politik/deutschland/ladenetz-fu>

er-e-autos-mehr-ladesaeulen-ueber-diese-hindernisse-klagen-die-staedte/24201328.html.

- [5] Vgl. NPM, „Sofortpaket Ladeinfrastruktur 2019“ abrufbar unter: <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/2download/sofortpaket-ladeinfrastruktur-2019/>
- [6] Vgl. hierzu: Lange/Ländner, EWeRK 2019, 3 (6 f.).
- [7] So: Schlosser, in: Bamberger/Roth/Hau/Poseck (Hrsg.), Beck'OK zum BGB; 50. Ed. Stand 01.05.2019, § 555b Rn. 8.
- [8] Vgl. BGH, Urt. v. 14. 12. 2012 – Az.: V ZR 224/11; Schlosser, in: Bamberger/Roth/Hau/Poseck (Hrsg.), Beck'OK zum BGB; 50. Ed. Stand 01.05.2019, § 555b Rn. 23.
- [9] Vgl. BGH, Beschl. v. 21.11.2017 – Az.: VIII ZR 28/17.
- [10] Vgl. LG Lübeck, Urt. v. 01.03.2018 – Az.: 14 S 161/16.
- [11] Vgl. Lange/Länder, EWeRK 2019, 3 (5).
- [12] Vgl. LG München I, Urt. v. 21.01.2016 – Az.: 36 S 2041/15.
- [13] Vgl. BFH, Urt. v. 18.04.2000 – Az.: VIII R 68-98, DStR 2000, 1594 (1594 f.).
- [14] Vgl. BFH, Beschl. v 17.10. 2002 – Az.: I R 24/01.
- [15] Vgl. FG Berlin-Brandenburg, Urteil v. 13.12.2011 – Az.: 6 K 6181/08.
- [16] Vgl. BT-Drs. 18/12728, S. 12.
- [17] Vgl. OLG München, Beschl. v. 21.02.2013 – Verg 21/12.
- [18] Vgl. BR-Drs. 256/17, S. 4.
- [19] Vgl. BR-Drs. 256/17, S. 5, 6.
- [20] Vgl. auch BT-Drs. 18/8919, S. 23.
- [21] Vgl. Lietz, in: Danner/Theobald (Hrsg.), Energierecht, 99. EL September 2018, EEG 2017, § 60 Rn. 13.

Abkürzungsverzeichnis

AbLaV	Verordnung über abschaltbare Lasten
BetrKV	Betriebskostenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BFH	Bundesfinanzhof
BGH	Bundesgerichtshof
BHKW	Blockheizkraftwerk
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
CPO	Charge-Point-Operator
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EMP	Elektro-Mobility-Provider
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
EWeRK	Zeitschrift des Instituts für Energie- und Wettbewerbsrecht in der Kommunalen Wirtschaft e.V.
FG	Finanzgericht
GEG	Gebäudeenergiegesetzes
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
Hrsg.	Herausgeber
KWKG	Kraft-Wärme-Kopplungs-Gesetz
LG	Landgericht
LSV	Ladesäulenverordnung
MSBG	Messstellenbetriebsgesetz
NAV	Niederspannungsanschlussverordnung
NPE	Nationale Plattform Elektromobilität
NPM	Nationalplattform Zukunft der Mobilität
OLG	Oberlandesgericht
StromStV	Stromsteuerverordnung
StromNEV	Stromnetzentgeltverordnung
WBG	Wohnungsbaugesellschaften
WEG	Wohnungseigentümergebot