

Errichtung und Betrieb einer E-Lade- säuleninfrastruktur an den HAW in Nordrhein-Westfalen

-

Energierrechtlicher Rahmen und Handlungsempfehlungen

Gutachten

vorgelegt von

Tobias Roß
Rechtsanwalt

DÜSSELDORF

Angestellter Rechtsanwalt
Tobias Roß

POTSDAM

Partner i.S.d. PartGG

Prof. Dr. Matthias Dombert
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Janko Geßner

Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Klaus Herrmann

Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Jan Thiele

Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Dominik Lück

Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Dr. Beate Schulte zu Sodingen

Dr. Maximilian Dombert

Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Angestellte Rechtsanwälte

Madeleine Riemer

Fachanwältin für Vergaberecht

Dr. Janett Wölkerling, M.mel.

Franziska Wilke

Josefine Wilke

Izabela Bochno

Philipp Buslowicz, LL.M.

Fachanwalt für Vergaberecht

Tobias Schröter

Mareike Thiele

Kristina Gottschalk, LL.M.oec.

Sophia von Hodenberg

Daniel Mehrer

Dr. Stephan Berndt

Charlotte Blech, LL. M. (UCLA)

Natalie Carstens

in Zusammenarbeit mit

Dr. Margarete Mühl-Jäckel

LL.M. (Harvard) | of counsel

Ulf Domgörgen

of counsel

Prof. Dr. Klaus Günther-Dieng

of counsel

Partnerschaftsgesellschaft mit
beschränkter Berufshaftung
AG Potsdam PR 119

Standort Düsseldorf

Design Office Fürst Friedrich
Fürstenwall 172 | 40217 Düsseldorf
Telefon 0211 159239-0 | Fax 0211 159239-29
duesseldorf@dombert.de

Standort Potsdam

Campus Jungfernsee
Konrad-Zuse-Ring 12A | 14469 Potsdam
Telefon 0331 62042-70 | Fax 0331 62042-71
potsdam@dombert.de

Bankverbindung

Mittelbrandenburgische Sparkasse
BIC WELADED1PMB
Praxiskonto: IBAN DE89 1605 0000 1000 5918 80
Fremdgeldkonto: IBAN DE61 1605 0000 1000 8433 23

A. Gutachtenanlass, Gutachtauftrag und Prüfungsumfang

Das Kompetenzzentrum Bauen der Hochschulen NRW – KoBa NRW – ist eine Einrichtung der Konferenz der Kanzlerin und Kanzler der HAW NRW mit Sitz an der TH Köln.

Das KoBa NRW hat Dombert Rechtsanwälte mit einer rechtlichen Prüfung und Begutachtung verschiedener Fragestellungen im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb einer E-Ladesäuleninfrastruktur an den einzelnen Partnerhochschulen beauftragt. Im Ergebnis dieser rechtlichen Prüfung sollen entsprechende Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

1. Hintergrund und Anlass für die Begutachtung ist der Wunsch der einzelnen Partnerhochschulen des KoBa NRW, an den Hochschulen im Zuge der Elektrifizierung des Individualverkehrs eine Elektro-Ladesäuleninfrastruktur aufzubauen.
2. Mit dem Aufbau einer solchen E-Ladesäuleninfrastruktur gehen jedoch für die beteiligten Hochschulen vielfältige tatsächliche und (insbesondere energie-)rechtliche Fragestellungen einher, deren Erörterung, rechtliche Prüfung und Ableitung von Handlungsempfehlungen Gegenstand des hiesigen Gutachtens ist.

Die Fragestellungen der Hochschulen, mit denen sich dieses Gutachten auseinandersetzen wird, lassen sich im Wesentlichen in **drei Teilbereiche** untergliedern:

- 2.1 Zunächst haben die beteiligten Hochschulen Fragen zu dem Aspekt **öffentliche Zugänglichkeit von Ladesäulen im Sinne der Ladesäulenverordnung (LSV)** geäußert.

Hintergrund dieser Fragestellungen ist, dass mit der Klassifizierung einer Ladesäule als „öffentlich zugänglich“ verschiedene rechtliche Verpflichtungen für den Betreiber der Ladesäule einher gehen.

Deshalb stellen sich die Hochschulen unter anderem die Frage, ob ein freizugänglicher Parkplatz im Außengelände dazu führt, die Ladesäulen an diesem Parkplatz als öffentlich zugänglich einzustufen. Ähnliche Fragen stellen sich hinsichtlich von Parkflächen wie Parkplätze oder Tiefgaragen, die nur für Studierende oder Beschäftigte gebührenfrei und ohne Parkraumbewirtschaftung zugänglich sind und bei denen die Zufahrt in der Regel mit einer Chipkarte erfolgt.

Insgesamt geht es hier um das Herausarbeiten von rechtlichen Kriterien für die öffentliche Zugänglichkeit anhand verschiedener Fallgestaltungen und schließlich eine Ableitung von Handlungsempfehlungen und Handlungsmöglichkeiten.

2.2 Ein weiterer Fragenkomplex beschäftigt sich mit dem Aspekt **der Hochschulen als Elektrizitätsversorgungsunternehmen (EVU)**:

Die beteiligten Hochschulen haben den Wunsch geäußert, Ladesäulen für Beschäftigte und Studierende anzubieten.

Dieses Angebot kann zum einen in Form einer eigenen Beschaffung und Betrieb der Ladesäulen durch die Hochschule als Betreiberin erfolgen oder – alternativ – über externe Dienstleister, welche die Ladesäulen errichten und betreiben.

In diesem Zusammenhang stellen sich den Hochschulen u.a. folgende Fragen:

- Wird die Hochschule zum Elektrizitätsversorgungsunternehmen im Sinne des EEG, wenn sie Ladepunkte selbst betreibt, die nur von Hochschulangehörigen/Beschäftigten/Studierenden und gegebenenfalls Gästen genutzt werden?

- Falls dies der Fall ist: Was bedeutet das konkret? Welche Aufgaben und Pflichten bringt es mit sich?
- Muss die Hochschule beispielsweise jeden Monat eine elektronische Mitteilung der an Letztverbraucher (also an E-Pkw) gelieferten Strommenge an den Übertragungsnetzbetreiber machen?
- Welche weiteren Pflichten und Aufgaben müsste die Hochschule erfüllen, wenn sie selbst Ladepunkte betreibt?

2.3 Ein letzter, dritter, Fragenkomplex befasst sich mit **Aspekten der Abrechnung:**

Für die Abrechnung der Strombereitstellung kommen nach den Rückmeldungen der beteiligten Hochschulen prinzipiell **drei Szenarien** im Betracht, von denen hier zwei näher untersucht werden sollen:

- a) Eine erste Möglichkeit besteht darin, dass die Hochschulen den Ladestrom, der bei Ihnen verbraucht wird, verschenken. Dies ist jedoch wegen fehlender Rechtsgrundlage **ausgeschlossen**.
- b) Die zweite Möglichkeit besteht darin, dass die Hochschulen die Wallboxen/Lademöglichkeiten inklusive der zugehörigen technischen Infrastrukturen selbst beschafft und installiert und den Strom an Beschäftigte, Studierende und Gäste verkauft. Wird dieses Modell gewählt, ergeben sich u.a. folgende Fragen der Hochschulen:
 - Welche rechtlichen Pflichten entstehen für die Hochschulen bei diesem Szenario?

- Welche energierechtlichen Vorgaben sind bei diesem Szenario zu beachten?
 - Wird die Hochschule bei diesem Szenario zum Energieversorger?
 - Wer ist in diesem Szenario Letztverbraucher?
- c) Eine zweite Möglichkeit besteht darin, dass ein externer Anbieter die Ladeinfrastruktur an den Hochschulen installiert und wartet. Die Hochschulen sind in diesem Fall nicht Eigentümerin der Wallboxen/Lademöglichkeiten. Der externe Anbieter in diesem Fall von der Hochschule beauftragt und ist für Wartung, Instandhaltung und Betrieb zuständig. Zusätzlich ist der externe Anbieter verantwortlich für die Abwicklung/Abrechnung mit den Nutzenden der Ladeinfrastruktur. In diesem Zusammenhang stellen sich den Hochschulen folgende Fragen:
- Welche rechtlichen Pflichten entstehen für die HAW bei diesem Szenario?
 - Welche energierechtlichen Vorgaben sind bei diesem Szenario zu beachten?
 - Wer ist in diesem Szenario Letztverbraucher?
 - Welche Melde- und Anzeigepflichten ergeben sich bei diesem Szenario für die Hochschulen?

- d) Das hiesige Gutachten wird für die beiden vorgenannten Modelle – Betrieb durch die Hochschule vs. Betrieb durch einen externen Dritten, der von Hochschulen beauftragt wird – aufgrund der im Wesentlichen gegebenen Deckungsgleichheit der gestellten Fragen einen *Modellvergleich* durchführen und auch hier entsprechende Handlungsempfehlungen ableiten.

- 2.4 Das Ziel des Gutachtens ist es, ausgehend von einer Darstellung des generellen energierechtlichen Rechtsrahmens, die vorstehenden Fragen zu beantworten.

Die im Gutachten gemachten generellen Ausführungen ersetzen naturgemäß keine auf den konkreten Einzelfall und seine Spezifika bezogene Prüfung der Situation vor Ort an der einzelnen Hochschule. Das vorliegende Gutachten geht typisierend davon aus, dass der Strom aus dem öffentlichen Netz bezogen und nicht von der Universität selbst erzeugt wird. Eine Betrachtung steuerrechtlicher und vergaberechtlicher Fragen nimmt dieses energierechtliche Gutachten nicht vor.

B. Rechtliche Begutachtung und Ableitung von Handlungsempfehlungen

Die Reihenfolge der rechtlichen Begutachtung orientiert sich an den von den HAW/dem KoBa aufgeworfenen Rechtsfragen:

B.I Teilbereich I: Die öffentliche Zugänglichkeit gemäß Ladesäulenverordnung

Die durch die von den HAW zu dem Komplex Ladesäulenverordnung (LSV) aufgeworfenen Rechtsfragen werden – ausgehend von den tatsächlichen Hintergründen – wie folgt beantwortet:

1. Hintergrund der Fragestellung – was ist die LSV und warum ist sie wichtig?

Die LSV beruht auf folgenden grundsätzlichen Erwägungen:

- 1.1 Die Ladesäulenverordnung dient der **Umsetzung europäischen Rechts** und verfolgt das Ziel, den **Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (E-Mobilität)** zu ermöglichen. Die LSV soll Grundlage für Maßnahmen in den Mitgliedstaaten zur Förderung alternativer Kraftstoffe und zum Aufbau der entsprechenden Infrastruktur sein (Theobald/Kühling/Lietz, 119. EL Februar 2023, LSV § 1 Rn. 1).
- 1.2 So will der Ordnungsgeber dazu beitragen, die **ehrgeizigen Klimaschutz- und Energieziele** der Europäischen Union und Deutschlands zu erreichen, da dies zu einer deutlichen **Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr**, zur Verbesserung der **Luftqualität** sowie zur **Lärminderung** in städtischen und vor-

städtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten beitragen kann (so: Theobald/Kühling/Lietz, 119. EL Februar 2023, LSV § 1 Rn. 2).

- 1.3 Allerdings würde der Markthochlauf der Elektromobilität gehemmt, wenn nicht **ausreichend einfach bedienbare Ladesäulen** für die Allgemeinheit zu Verfügung stehen.

Deshalb soll einerseits der zahlenmäßige Ausbau des Ladenetzes durch die Ladesäulenverordnung gefördert werden.

Andererseits sollen alle Ladesäulen, die öffentlich zugänglich sind, auch so technisch ausgestattet sein, dass sie möglichst einfach und ohne langwierige Anmeldeprozesse bedient und benutzt werden können – sie sollen mit anderen Worten **ähnlich simpel funktionieren wie eine (herkömmliche) Tankstelle**.

Dies bestätigt § 1 der LSV, wenn er im Anwendungsbereich der LSV „technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb“ fordert, die sodann im Einzelnen in der LSV festgelegt werden.

2. Für welche E-Ladesäulen gilt die Ladesäulenverordnung? – Die Kriterien

Wichtig für eine rechtssichere Anwendung der Ladesäulenverordnung auch und gerade für die HAW ist es zunächst, den **rechtlichen Anwendungsbereich der LSV** zu bestimmen. Denn nur im Anwendungsbereich der LSV greifen auch die daraus folgenden Pflichten. Die folgenden Ausführungen gelten für alle Ladesäulen – egal, ob es solche eines privaten Unternehmens oder um solche einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft wie einer Hochschule handelt.

2.1 § 1 LSV bestimmt, dass die „Verordnung die technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge [regelt]“ sowie „weitere Aspekte des Betriebes von Ladepunkten wie Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung“.

2.2 Leider ist die Formulierung in § 1 der LSV betreffend den **Anwendungsbereich** etwas **unklar**:

Deshalb ist bisher nicht abschließend juristisch geklärt, ob die **gesamte** LSV nur bei öffentlich zugänglichen Ladesäulen anwendbar ist, oder ob hier nach einzelnen Teilen der LSV unterschieden werden muss und bestimmte Teile auch Pflichten für nicht öffentlich-zugängliche Ladesäulen enthalten. Dies wird in der *rechtswissenschaftlichen Literatur* zumindest diskutiert.

So heißt es bei *Theobald/Kühling/Lietz, 119. EL Februar 2023, LSV § 1 Rn. 8*:

„Im Rahmen der Formulierung des Anwendungsbereiches der LSV wird die Öffentliche Zugänglichkeit ausdrücklich nur mit dem ersten Aspekt „technischen Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile“ verknüpft. Bei dem zweiten Teil des Anwendungsbereiches „weitere Aspekte des Betriebes von Ladepunkten wie Authentifizierung, Nutzung und Bezahlung“ fehlt dagegen eine Anknüpfung an die öffentliche Zugänglichkeit.“

2.3 Allerdings sprechen **die besseren und überzeugenden Gründe** dafür, dass die **LSV insgesamt nur auf öffentlich zugängliche Ladepunkte Anwendung findet**. Dies folgt gerade auch aus dem Blick auf die Einzelpflichten nach § 4 und 5 LSV.

a) Diese Auffassung wird gestützt durch eine Mitteilung des **Bundeswirtschaftsministeriums** vom 10.11.2021, wo explizit darauf hingewiesen wird, dass die

Vorgaben betreffend § 4 LSV – punktueller Laden – an öffentlich zugänglichen Ladesäulen erleichtert werden.

- b) Darüber hinaus ergibt sich diese Sichtweise auch aus dem Sinn und Zweck der § 4 und 5 der LSV:

§ 4 LSV zielt gerade darauf, das punktuelle Aufladen zu ermöglichen, also die zügige, unkomplizierte, einmalige Nutzung eines Ladepunktes (etwa auf Reisen) ohne langfristige Bindungen. Bei den nicht-öffentlichen Ladepunkten ist dieser Aspekt jedoch regelmäßig nicht maßgeblich, da hier ohnehin langfristige und über das einmalige, punktuelle, Aufladen hinausgehende Beziehungen bestehen.

- c) Dementsprechend weist auch die zuständige **Bundesnetzagentur**, bei der Ladepunkte nach § 5 LSV angezeigt werden müssen, selbst darauf hin, dass diese Pflicht **nur für öffentlich zugängliche Ladepunkte besteht**. Auf der Website heißt es:

„Nein, private Ladepunkte müssen der Bundesnetzagentur nicht angezeigt werden. Nur öffentlich zugängliche Normal- und Schnellladepunkte müssen laut der Ladesäulenverordnung angezeigt werden.“

- d) Schließlich wird diese Auffassung auch in der zitierten Literatur geteilt, wo es heißt (Theobald/Kühling/Lietz, 119. EL Februar 2023, LSV § 1 Rn. 9):

„Im Ergebnis liegt allerdings mit Blick auf die jeweiligen Einzelpflichten ein Verständnis nahe, dass diese nur für öffentlich zugängliche Ladepunkte gelten sollen, sodass der Anwendungsbereich der LSV trotz missverständlicher Formulierung des § 1 insgesamt auf öffentlich zugängliche Ladepunkte beschränkt sein dürfte.“

2.4 **Zusammengefasst** bleibt festzuhalten:

Die LSV mit ihrem Pflichtenkatalog findet insgesamt nur auf öffentlich zugängliche Ladepunkte Anwendung.

Deshalb kommt der Frage, wann ein Ladepunkt „öffentlich zugänglich“ ist im Sinne der Ladesäulenverordnung eine **große praktische Bedeutung** zu.

3. Wann ist ein Ladepunkt „öffentlich zugänglich“? – Die maßgeblichen Kriterien

Wann ein Ladepunkt „**öffentlich zugänglich**“ ist, wird in der Ladesäulenverordnung in § 2 Nr. 5 LSV geregelt. Bevor einzelne Fallgestaltungen mit Blick auf die Hochschulen besprochen werden, sollen zunächst die **rechtlichen Grundlagen** der öffentlichen Zugänglichkeit vorgestellt werden:

3.1 Die maßgebliche Rechtsnorm zur Beurteilung der öffentlichen Zugänglichkeit des Ladepunktes ist – wie ausgeführt – § 2 Nr. 5 LSV.

Gemäß § 2 Nr. 5 LSV ist ein Ladepunkt öffentlich zugänglich, wenn der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem **unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar**en Personenkreis tatsächlich befahren werden kann, **es sei denn**, der Betreiber hat **am Ladepunkt oder in unmittelbarer räumlicher Nähe** zum Ladepunkt durch eine **deutlich sichtbare Kennzeichnung oder Beschilderung die Nutzung auf einen individuell bestimmten Personenkreis beschränkt**; der Personenkreis wird dabei nicht allein dadurch bestimmt, dass die Nutzung des Ladepunktes von einer Anmeldung oder Registrierung abhängig gemacht wird.

3.2 Ihren **aktuellen Wortlaut** hat die Vorschrift des § 2 Nr. 5 LSV durch die 2. Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung v. 12.05.2021 (BR-Drs. 406/21) erhalten. Dadurch wurde der Begriff der öffentlichen Zugänglichkeit **neu definiert**:

- a) Zuvor war vorgesehen, dass ein Ladepunkt öffentlich zugänglich ist, sofern der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmten Personenkreis *tatsächlich* befahren werden kann.

- b) Ziel der Neufassung war eine „Konkretisierung“ der Definition zur öffentlichen Zugänglichkeit (BR-Drs. 406/21, S. 17). So sollte insbesondere klargestellt werden, dass **keine physischen Barrieren wie z.B. Poller oder Schranken erforderlich** sind, um den Ladepunkt als nicht öffentlich zugänglich einzustufen.

Dementsprechend heißt es in dieser Begründung zur aktuellen Verordnung auf Grundlage der BR-Drs. 406/21 auf S. 17:

„Es sollte daher klargestellt werden, dass konkrete Zugangsbeschränkungen auch über die Befugnis zur Nutzung der Parkfläche und des Ladepunktes erfolgen können und keine physischen Barrieren wie z. B. Poller oder Schranken erforderlich sind, um den Ladepunkt unzugänglich zu machen.“

Dazu muss der Betreiber den Zugang zum Ladepunkt auf einen bestimmten, klar abgrenzbaren Personenkreis beschränken.“

3.3 § 2 Nr. 5 LSV fordert für einen nicht öffentlich zugänglichen Ladepunkt eine „deutlich sichtbare Kennzeichnung oder Beschilderung“, welche die Nutzung auf einen „individuell bestimmten Personenkreis beschränkt“.

- a) Wann von einem solchen „**individuell bestimmten Personenkreis**“ auszugehen ist, wird in der Begründung zur Verordnung (BR-Drs. 406/21) wie folgt definiert:

„Unter einem individuell bestimmten Personenkreis sind Personen zu verstehen, die dem Betreiber regelmäßig namentlich bekannt sind oder die der Betreiber auf diese Weise bei Bedarf individuell identifizieren kann.

Dies ist typischerweise bei einer Mitgliedschaft, einer Anmeldung oder Registrierung, die aufgrund eines von dem Betrieb des Ladepunktes eindeutig abgrenzbaren primären Geschäftsbetriebs erforderlich ist (z. B. Hotels, Arztpraxen sowie bei einem Arbeitsverhältnis), der Fall.“

- b) Als Gegenstück zu dem nicht-öffentlichen Ladepunkt gelten etwa **Supermarkt- oder Kundenparkplätze**. Diese sind **öffentlich**, weil sie nicht nur von einem individuell bestimmten Personenkreis befahren werden. Hierzu heißt in der Begründung zur Verordnung (BR-Drs. 406/21, S. 18):

„Ladepunkte, etwa auf Supermarkt oder Kundenparkplätzen und in Parkhäusern, die grundsätzlich für jedermann zugänglich sind, also auch für solche Personen, die dem Betreiber nicht individuell ... bekannt sind, richten sich hingegen nicht an einen individuell bestimmten Personenkreis und sind daher als öffentlich zugänglich einzustufen. Dies gilt auch für Parkflächen mit Beschilderungen, die die Nutzung nur für Kunden ausweisen.“

- c) Andererseits enthält die Begründung zur 2. Änderungsverordnung der Ladesäulenverordnung auch **erhebliche Einschränkungen der öffentlichen Zugänglichkeit** für Parkflächen auf Firmengeländen und für entsprechende **Gäste**.

Hierzu heißt es wörtlich in der Begründung zur Ladesäulenverordnung (Drs. 406/21) S. 18:

„Parkflächen auf einem Firmengelände, das deutlich erkennbar nur mit konkreter Berechtigung (z.B. als Mitarbeiter oder berechtigte Gäste) befahren werden darf, sind ebenfalls nicht als öffentlich zugänglich einzustufen.“

- 3.4 § 2 Nr. 5 LSV gibt somit dem **Betreiber** die **Möglichkeit**, am Ladepunkt oder in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Ladepunkt durch eine „deutlich sichtbare Kennzeichnung oder Beschilderung“ eine Nutzungsbeschränkung auf einen individuell bestimmten Personenkreis vorzunehmen.

Diese deutliche Sichtbarmachung kann etwa durch entsprechende „Kennzeichnung, z.B. eine gut wahrnehmbare Bodenmarkierung oder das Aufstellen eines Schildes erfolgen, dass die Nutzung z.B. auf Mitglieder, Gäste oder Mitarbeiter beschränkt“ (vgl. BR-Drs. 406/21, S. 18).

- 3.5 Gemäß § 2 Ziff. 5 LSV wird der Personenkreis allerdings „nicht allein dadurch bestimmt, dass die Nutzung des Ladepunktes von einer Anmeldung oder Registrierung abhängig gemacht wird“.

- a) Diese Bestimmung hat – entgegen des ersten Eindrucks in Bezug auf den Wortlaut – einen **recht engen Anwendungsbereich** und dient vor allem dazu, **Missbrauch zu verhindern**.
- b) Insbesondere soll diese Bestimmung sicherstellen, dass sich Betreiber von Ladepunkten den Anforderungen der LSV nicht allein dadurch entziehen können, dass sie die Nutzung ihrer Ladepunkte von einer vorherigen Anmeldung oder Registrierung abhängig machen und so den Kreis der Kunden erstmals individuell bestimmbar machen (BR-Drs. 406/21, S. 18).

Mit anderen Worten:

Ein Ladepunktbetreiber, der eigentlich öffentlich zugängliche Ladepunkte betreibt – wie etwa ein Supermarkt auf seinem Parkplatz – soll sich nicht dadurch der „Öffentlichkeit“ der Ladepunkte und der damit einhergehenden Verpflichtungen entziehen können, dass er von den Nutzerinnen und Nutzern der Ladesäulen vorab erstmals eine Anmeldung/Registrierung fordert.

4. Fallgestaltungen an den Hochschulen und ihre rechtliche Bewertung

Im Folgenden sollen mögliche *Fallgestaltungen* untersucht und daraus Handlungsempfehlungen abgeleitet werden; die Praxisbeispiele orientieren sich an den in der Auftragsbeschreibung/den im juristischen Fragenkatalog benannten Fallkonstellationen.

4.1 Fall Nr. 1: Frei zugänglicher Parkplatz im Außengelände

In diesem Fall ist folgendes zu beachten:

- a) **Ein frei zugänglicher Parkplatz im Außengelände muss als „öffentlich zugänglich“ im Sinne von § 2 Nr. 5 LSV eingestuft werden;** dort würden mithin die Anforderungen der LSV insgesamt gelten und müssten beachtet werden.

Ein solcher frei zugänglicher Parkplatz im Außengelände kann von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmtem Personenkreis tatsächlich befahren werden. Die Tatsache alleine, dass es sich bei dem Parkplatz um Universitätsgelände handelt, ändert an dieser Einschätzung nichts. Dies folgt schon daraus, dass – würde man das anders sehen – auch ein Supermarktparkplatz, der ja ebenso zum Supermarktgelände gehört, dann nicht-öffentlich wäre.

Gerade diese Parkplätze, die von einem unbestimmten Kreis an Menschen befahren werden können, sollen jedoch nach dem Willen des Ordnungsgebers der LSV gerade **öffentlich zugänglich** sein (siehe oben B.I.3.3 b) – und das soll auch unabhängig davon gelten, wie die Eigentumsverhältnisse am Grundstück ausgestaltet sind. Darauf kommt es auch nicht an, sondern alleine darauf, wie sich die **tatsächliche Nutzung und Zugangsmöglichkeit** gestaltet.

- b) Soll auf einem solchen Parkplatz mit Ladesäule eine Einstufung als „nicht öffentlich“ im Sinne der LSV erreicht werden, so kann dies durch eine entsprechende **Kennzeichnung/Beschilderung** geschehen:

§ 2 Nr. 5 LSV erlaubt es, am Ladepunkt oder in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Ladepunkt durch eine deutlich sichtbare Kennzeichnung oder Beschilderung die Nutzung auf einen individuell bestimmten Personenkreis zu beschränken (s.o.) – so beispielsweise auf Universitätsangehörige.

- c) Schließlich führt auch die Tatsache, dass **Gästen der Hochschule** anlassbezogen die Benutzung des Parkplatzes gestattet wird, grundsätzlich nicht dazu, dass es sich deshalb um öffentlich zugängliche Ladesäulen handeln würde.

Mit anderen Worten: Selbst, wenn **Gästen anlassbezogen** das Parken gewährt wird, ändert dies per se nichts am Status der nicht-öffentlichen Zugänglichkeit gemäß § 2 Nr. 5 LSV. Hier kommt es freilich auf die konkrete *Art der Ausgestaltung* an:

- aa) Hinsichtlich der **Gäste der Hochschule** stellt sich rechtlich die Frage, ob es sich um einen „bestimmten bzw. nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis“ handelt bzw. ob hier die Möglichkeit besteht, durch eine deutlich sichtbare Kennzeichnung oder Beschilderung die Nutzung auf einen „individuell bestimmten Personenkreis“ zu beschränken.

Gemäß der Begründung zur Zweiten Änderungsverordnung (BR-Drs. 406/21) sind unter einem individuell bestimmten Personenkreis solche Personen zu verstehen,

„die dem Betreiber regelmäßig namentlich bekannt sind oder die der Betreiber auf diese Weise bei Bedarf individuell identifizieren kann.“

Als Beispiele nennt der Verordnungsgeber die Mitgliedschaft sowie Gäste eines Hotels oder Patienten von Arztpraxen (bei deren Gästeparkplätzen) und schließlich Arbeitsverhältnisse in Unternehmen. Zugrunde liegt dem der Gedanke, dass in all diesen Fällen die individuelle Identifikation „aufgrund eines von dem Betrieb des Ladepunktes eindeutig abgrenzbaren primären Geschäftsbetriebs erforderlich sein“ soll.

- bb) An dieser Vorgabe gemessen handelt es sich bei der hiesigen Konstellation von Gästen einer Hochschule um einen **Grenzfall**. Dies liegt vor allem daran, dass an einer Hochschule – anders als etwa bei einem Hotel – nicht zwingend eine eigenständige Identifikation aufgrund des „primären Geschäftsbetriebes“ erfolgt. Während man beispielsweise im Hotel mittels persönlicher Daten „eincheckt“, erfolgt ein solcher Vorgang bei Gästen der Universität aufgrund der vielfältigen Besuchszwecke jedenfalls nicht regelmäßig.

Allerdings gehen wir davon aus, dass die überzeugenden Gründe trotzdem dafür sprechen, auch Gäste der Universität als individuell bestimmten Personenkreis anzusehen:

Einerseits ist zwar zu sehen, dass ein Parkplatz weiterhin *faktisch* nach dem geplanten Modell von jedem und jeder beliebigen Person genutzt werden kann.

Andererseits können *bei rein faktischer Betrachtung z.B.* auch auf Gästeparkplätzen von Arztpraxen Dritte parken, die tatsächlich nicht Gäste der Arztpraxis sind (jedenfalls so lange, bis sie entdeckt und abgeschleppt werden). Dasselbe gilt – bei Fehlen physischer Schranken – auch für alle anderen privaten Parkflächen, wie Vereinsparkplätze für Mitglieder, oder Mitarbeitendenparkplätze in Unternehmen. Dies würde aber letztlich dazu führen, dass die Neuregelung der Verordnung faktisch leerliefe.

Damit sprechen die deutlich besseren Gründe dafür, keine faktische, sondern eine *formal-rechtliche Betrachtung* der Bestimmbarkeit des Personenkreises für die Beurteilung nach § 2 Nr. 5 LSV zugrunde zu legen. Dies entspricht auch dem Ziel des Ordnungsgebers am besten, die Verordnung praktikabler und praxisnäher zu machen.

Eine formalrechtliche Abgrenzung und **damit Definition der „Nutzergruppe Gäste“** lässt sich im Wesentlichen anhand von § 9 HG NRW vollziehen, um hier Wertungswidersprüche zu vermeiden. Wer nach dieser Vorschrift weder Mitglied noch Angehöriger der Hochschule ist, aber dennoch ein nachvollziehbares Anliegen im Bereich der hochschulrechtlichen Aufgaben von Forschung und Lehre mit seinem Besuch verfolgt, kann als **Gast** der Hochschule identifiziert werden. Im Umkehrschluss sind die in § 9 HG NRW genannten keine Gäste.

Das zugrunde gelegt handelt es sich **bei Gästen der Universität um einen individuell bestimmten Personenkreis**, nämlich all jene Personen, die etwa Termine an der Universität haben, oder eine Einladung wahrnehmen. Diese Gruppe ist hinreichend abgrenzbar von Dritten, die den Parkplatz nutzen, ohne diesen für eine Tätigkeit an der Universität zu benötigen.

- cc) Zusätzlich besteht hier die Möglichkeit, die Nutzung der entsprechenden Parkplätze für Gäste mittels Kennzeichnung/Beschilderung so zu steuern, dass Gäste den Parkplatz nur mit **zusätzlicher individueller Erlaubnis der Universität** benutzen dürfen (z.B.: Parkberechtigungsschein für bestimmten Zeitraum, der von

der Universität ausgestellt wird). Damit wird die Individualisierbarkeit des Personenkreises erhöht und **Rechtsunsicherheit verringert**; allerdings ginge dieser Weg mit einem gesteigerten Verwaltungsaufwand einher.

- ✓ **Handlungsempfehlung: Soll der Parkplatz als „nicht-öffentlich“ im Sinne der Ladesäulenverordnung gelten, sollte am Ladepunkt selbst oder in „unmittelbarer räumlicher Nähe zum Ladepunkt“ eine deutlich sichtbare Beschilderung/Kennzeichnung angebracht werden, welche die Nutzung des Parkplatzes auf Universitätsangehörige beschränkt.**

- ✓ **Einer zusätzlichen physischen Zugangsbarriere (Schranke/Poller) bedarf es nicht (mehr).**

- ✓ ***Gästen* der Universität darf das Parken erlaubt werden, ohne dass dies zu einer öffentlichen Zugänglichkeit führt. Der rechtssicherste Weg besteht hier darin, Gästen den Parkplatz nur mit zusätzlicher individueller Erlaubnis der Universität zur Verfügung zu dürfen (z.B.: Parkberechtigungsschein für bestimmten Zeitraum, der von der Universität ausgestellt wird).**

- ✓ **Diese Vorgaben gelten nur für die konkreten Parkplätze mit E-Ladesäulen. Alle weiteren Parkplätze sind nicht betroffen.**

4.2 Fall 2: Parkplätze/Tiefgaragen nur für Studierende oder Beschäftigte (meist mit Zugangskarte/Chipkarte zu öffnen)

Hier ist zu **unterscheiden**:

Handelt es sich um einen Parkplatz/eine Tiefgarage mit physischer Zugangsbarriere wie z.B. **Poller oder Schranke**, die nur von einem bestimmten Kreis an Zugangsberechtigten (Universitätsangehörige, Mitarbeitende, Inhaber einer entsprechenden Chipkarte) geöffnet und entsprechend genutzt werden können, handelt es sich um **nicht-öffentliche Parkplätze** im Sinne der LSV und diese ist mithin nicht anwendbar.

In Bezug auf Gäste besteht hier kein Sonderproblem, da die Zufahrtsmöglichkeit in diesem Fall ohnehin durch gesonderte Chipkarte/Gästekarte + Schranke erfolgt und so eine individuelle Bestimmbarkeit vorliegt und Ladesäulen auch insofern nicht öffentlich-zugänglich sind.

Handelt es sich um einen Parkplatz oder eine Tiefgarage, die nicht mit physischen Zugangshürden (Schranke/Poller) versehen ist, so ist auch hier zu empfehlen, eine entsprechende Kennzeichnung/Beschilderung vorzunehmen, mit der die Nutzung auf einen bestimmten Personenkreis beschränkt wird – **insofern parallel zu dem oben unter 4.1. Gesagten.**

- ✓ **Handlungsempfehlung: Soll der Parkplatz als „nicht-öffentlich“ im Sinne der Ladesäulenverordnung gelten und besitzt der Tiefgaragenzugang keine physische Barriere wie eine Schranke mit Chipkartensystem, so sollte am Ladepunkt selbst oder in „unmittelbarer räumlicher Nähe zum Ladepunkt“ eine deutlich sichtbare Beschilderung/Kennzeichnung angebracht werden, welche die Nutzung des Parkplatzes auf Universitätsangehörige + Gäste beschränkt.**

B.II Teilbereich II: Hochschulen als Energieversorgungsunternehmen nach EEG?

Der zweite Teilbereich befasst sich mit der Frage, ob Hochschulen, die Ladesäulen auf ihrem Gelände installieren und betreiben, damit aber nur Hochschulangehörige sowie Mitarbeitende und Gäste versorgen, dadurch zum Energieversorgungsunternehmen nach dem EEG werden und – falls ja – welche Betreiberpflichten mit dieser Position als Energieversorgungsunternehmen einhergehen. Schließlich soll geprüft werden, was sich ändert, wenn der Betrieb über externe Dienstleister erfolgt.

1. Begriff des Energieversorgungsunternehmens und Bedeutung im Energierecht

Der Begriff des **Energieversorgungsunternehmens (EVU)** spielt im Energierecht eine relevante Rolle.

1.1 An die Versorgung Dritter mit Energie knüpft das deutsche Recht – zu Recht – **regulatorische Anforderungen und Folgen** (so: Weitner, EnWZ 2022, 387).

So ist in der *rechtswissenschaftlichen Literatur* für ein Unternehmen, das seinen Mitarbeitern auf dem Betriebsgelände Ladesäulen zur Nutzung bereitstellt, anerkannt, dass es hierdurch in die Rolle eines Energieversorgers geraten könnte – denn in der Regel wird das Unternehmen seinen Mitarbeitern an den Ladesäulen entweder Strommengen aus seinem bestehenden Stromliefervertrag oder Strommengen aus einem eigens hierfür abgeschlossenen Vertrag über sogenannten „Fahrstrom“ weiterleiten (so: Schulte-Beckhausen/Möhlenkamp/Baron, BB, 2019, 1815). Dies gilt jedenfalls insoweit, als die Ladesäule von dem Unternehmen selbst betrieben wird.

Nichts anderes gilt prinzipiell für eine Hochschule, die – energierechtlich – grundsätzlich nicht anders behandelt wird, als ein Unternehmen.

- 1.2 Zentral ist im Bereich des Betriebes von E-Ladesäulen die Frage, ob es sich bei dem Betreiber der Ladesäulen um einen **Energieversorger oder nicht vielmehr um einen Letztverbraucher handelt?**

Es erscheint auf den ersten Blick „widersinnig“ und kontraintuitiv, in einem Betreiber einer Ladesäule ein „Energieversorgungsunternehmen“ zu sehen. Dies schon deshalb, weil der Alltagsgebrauch des Begriffes „Energieversorger“ eher auf große EVUs mit einer Vielzahl stationärer Letztverbraucher und nicht auf die Betreiber einzelner Ladesäulen hinzuzielen scheint.

Allerdings ist für die Anwendung der jeweiligen Gesetze die dort jeweils geltende rechtliche Definition maßgeblich. Hierbei können sich auch unterschiedliche Gesetze mit ihren jeweiligen Pflichten und Begriffsdefinitionen in relevanter Weise unterscheiden.

2. Vorab: Der Begriff des EVU nach dem Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Nach dem EnWG sind Betreiber **von Ladesäulen – und damit auch Hochschulen als Betreiber – keine Energieversorgungsunternehmen, sondern werden als Letztverbraucher behandelt**. Sie haben deshalb auch die entsprechenden Pflichten von EVUs aus dem EnWG **nicht zu erfüllen**.

- 2.1 Was ein Energieversorgungsunternehmen nach dem EnWG ist, bestimmt **§ 3 Nr. 18 EnWG**. Dort werden EVUs definiert als

„natürliche oder juristische Personen, die Energie an andere liefern, ein Energieversorgungsnetz betreiben oder an einem Energieversorgungsnetz als Eigentümer Verfügungsbefugnis besitzen; der Betrieb einer Kundenanlage oder

einer Kundenanlage zur betrieblichen Eigenversorgung macht den Betreiber nicht zum Energieversorgungsunternehmen.“

- a) In der Variante 1 ist EVU, wer Energie iSv § 3 Nr. 14 an „andere“ liefert. Zentrales Kriterium ist das Vorliegen einer **Drittbelieferung** (BeckOK EnWG/Peiffer, 6. Ed. 1.3.2023, EnWG § 3 Nr. 18 Rn. 5).

 - b) Wer als Energieversorger anzusehen ist, hängt nicht von dem physikalisch-technischen Durchleitungsvorgang und damit von der tatsächlichen Leistungserbringung ab; maßgeblich ist vielmehr die Übernahme der Versorgungspflicht **aufgrund schuldrechtlicher Vereinbarungen** (OLG Düsseldorf 17.6.2015 – VI-3 Kart 190/14 (V), EnWZ 2015, 511 Rn. 117).
- 2.2 Bei der Beurteilung, wer Energieversorger i.S.d. EnWG ist, entfaltet jedoch auch die in § 3 Nr. 25 enthaltene **Letztverbraucherdefinition** Geltung (BeckOK EnWG/Peiffer, 6. Ed. 1.3.2023, EnWG § 3 Nr. 18 Rn. 7).

Das EnWG regelt in § 3 Nr. 25, dass bei der Bereitstellung von **Ladestrom** für Elektrofahrzeuge der Betreiber der Ladeinfrastruktur (sog. Charge Point Operator = CPO) **Letztverbraucher ist**.

Damit steht zugleich fest, dass der Betreiber der Ladesäule **nicht Energieversorgungsunternehmen** sein kann. Er vermarktet zwar Ladevorgänge, liefert aber nicht Energie i.S.d. EnWG. Der Nutzer des Elektrofahrzeuges ist beim Ladevorgang nicht Letztverbraucher des Stroms, sondern bloßer Nutzer des Stroms (BeckOK EnWG/Peiffer, 6. Ed. 1.3.2023, EnWG § 3 Nr. 18 Rn. 7).

Der Gesetzgeber wollte mit dieser Regelung die „unerwünschte Folge“ vermeiden, dass ein Ladepunktbetreiber zum EVU wird. Dies bedeutet, die Hochschule wird auch dann, wenn sie die Ladesäulen selbst betreibt, dadurch nicht zum EVU nach dem EnWG. Etwas anderes gilt auch nicht, wenn die Hochschule den be-

nötigten Strom **selbst erzeugt**. Der Ladepunktbetreiber gilt als Letztverbraucher, obwohl er Ladevorgänge vermarktet. Dabei ist es energierechtlich nicht von Belang, woher er den Strom bezieht oder ob er ihn selbst erzeugt.

- 2.3 Diese Privilegierung von Elektroladesäulen im EnWG gilt **sowohl für öffentlich zugängliche Ladepunkte**, die in den Anwendungsbereich der LSV fallen, **als auch für solche Ladepunkte, die nicht öffentlich zugänglich sind** (BeckOK EnWG/Peiffer, 6. Ed. 1.3.2023, EnWG § 3 Nr. 25 Rn. 14).

Dies bedeutet, es kommt in diesem Zusammenhang nicht darauf an, ob die Universität die Ladesäulen als öffentlich-zugängliche Ladesäulen oder als nicht-öffentlich zugängliche Ladesäulen betreibt – **in beiden Fällen ist sie nicht EVU nach dem EnWG.**

Sie hat deshalb auch die einem Energieversorger obliegenden Pflichten aus dem EnWG nicht zu erfüllen – so gelten z.B. insbesondere keine Anzeigepflichten gegenüber der Bundesnetzagentur nach § 5 EnWG.

- 2.4 Allerdings betrifft diese Privilegierung des Ladesäulenbetreibers durch seine Gleichstellung mit einem „Letztverbraucher“ alleine die Rolle des Betreibers **im EnWG**. Dies folgt aus der ausdrücklichen gesetzlichen Einschränkung in § 3 Nr. 25 EnWG, wo es heißt, dass der Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile dem Letztverbrauch „im Sinne dieses Gesetzes“ gleichsteht (so auch: BeckOK EnWG/Peiffer, 6. Ed. 1.3.2023, EnWG § 3 Nr. 25 Rn. 15).

- 2.5 Dies bedeutet, dass insbesondere mit Blick auf das hier gegenständliche Erneuerbare-Energien-Gesetz (**EEG**) eine **eigenständige Bewertung** des Begriffes Energieversorgungsunternehmen vorzunehmen ist.

3. Der Begriff des Energieversorgungsunternehmens (EVU) im EEG – vor und nach der Neuregelung durch das EEG 2023 und praktische Konsequenzen

Vor der Neufassung des EEG, also vor dem 01.01.2023, war umstritten, ob Betreiber von Elektroladesäulen EVUs im Sinne des EEG sind. Diese Frage war vor allem mit Blick auf die früher zu zahlende EEG-Umlage sowie die damit einhergehenden Meldepflichten von hoher praktischer Relevanz. Relevante rechtliche Gründe sprachen unter Geltung des „alten“ EEG 2023 dafür, Betreiber von E-Ladesäulen als Energieversorgungsunternehmen anzusehen.

Das neue, reformierte, und inzwischen geltende EEG 2023 kennt und definiert den Begriff des Energieversorgungsunternehmens nicht mehr. Dies liegt darin begründet, dass die EEG-Umlage abgeschafft wurde und deshalb auch die damit einhergehenden Pflichten nicht mehr existieren, also auch von den Hochschulen nicht mehr zu beachten sind.

Im Einzelnen:

- 3.1 Nach der bisherigen Definition des Energieversorgungsunternehmens im „alten“ EEG 2021 (§ 3 Nr. 20 EEG 2021) war ein Energieversorgungsunternehmen definiert als

„jede natürliche oder juristische Person, die Elektrizität an Letztverbraucher liefert.“

- a) Dies war eine **denkbar weite Definition**, die noch dazu im Sinne einer breiten Verteilung der Kosten des EEG und der Vermeidung von Ungleichbehandlungen

weit auszulegen war. Insbesondere fehlte hier die Beschränkung für Betreiber von Ladesäulen, wie sie im EnWG vorhanden ist. Fasst man die Lieferung von Strom als faktischen Vorgang der Zurverfügungstellung von Strom auf, so war der Ladesäulenbetreiber Lieferant im Sinne des EEG.

- b) Deshalb war zur **früheren Rechtslage sehr umstritten**, ob Ladesäulenbetreiber EVUs im Sinne des EEG sind und die entsprechenden Pflichten zu erfüllen haben: Während die eine Auffassung dafür plädierte, den Ladesäulenbetreiber auch im EEG parallel zum EnWG als Letztverbraucher zu behandeln (Schalle/Hilgenstock, EnWZ 2017, 291, 295), sah die Gegenauffassung es aufgrund der klaren und eben anderslautenden Regelung im EEG als notwendig an, dort den Ladesäulenbetreiber als EVU einzustufen (Schulte-Beckhausen/Möhlenkamp/Baron, BB, 2019, 1817; in der Tendenz auch: Weitner, EnWZ 2022, 387, 388).

- c) Die besseren Gründe sprachen **zur alten Rechtslage** mit Blick auf den Gesetzeswortlaut des EEG dafür, **Ladesäulenbetreiber als EVUs einzustufen**. Damit konnten Sie insbesondere nach altem Recht zur Zahlung der EEG-Umlage herangezogen werden und hatten entsprechende Informations- und Mitteilungspflichten nach §§ 74, 78 EEG zu erfüllen, etwa die Pflicht zur Mitteilung von gelieferten Energiemengen an den Übertragungsnetzbetreiber nach § 74 Abs. 2 EEG.

3.2 Mit dem **EEG 2023** hat der Gesetzgeber das EEG und damit auch die hier zu **beachtenden Rechtsgrundlagen grundlegend umgestaltet:**

- a) Die EEG-Umlage wurde abgeschafft. Die entsprechenden Vorschriften im EEG 2021 wurden **ersatzlos gestrichen**.

- b) Ersatzlos gestrichen wurde darüber hinaus auch der bisher umstrittene Begriff „Energieversorgungsunternehmen“ in § 3 Nr. 20 EEG 2021.

Zum Hintergrund der Streichung des Begriffes hat der Gesetzgeber in der Gesetzesbegründung ausgeführt (BT-Drs. 20/1630, S. 170):

„Die Begriffsbestimmung „Elektrizitätsversorgungsunternehmen“ in § 3 Nummer 20 EEG 2021 wird infolge der Überführung der Bestimmungen zur EEG-Umlage und der Besonderen Ausgleichsregelung in das Energie-Umlagen-Gesetz ebenfalls nicht mehr im EEG 2023 verwendet und wird daher aufgehoben.“

Dies bedeutet: Der Begriff des Energie-/Elektrizitätsversorgungsunternehmens wird – mangels bestehender Pflichten nach dem EEG 2023 – in diesem **schlicht nicht mehr benötigt, da sowohl die EEG-Umlage als auch die daran anknüpfenden Informations- und Mitteilungspflichten der § 74ff. EEG abgeschafft wurden.**

Deshalb wurden auch die Pflichten nach § 74 EEG 2021 und § 78 EEG 2021 abgeschafft.

- c) **Ergebnis:**

Nach dem EEG 2023 bestehen keine entsprechenden Pflichten mehr für Hochschulen als Betreiberinnen von E-Ladesäulen, die an den Begriff des Energieversorgungsunternehmens nach EEG anknüpfen.

Insofern kommt es auf die Frage, ob die Hochschule als Betreiberin der Ladesäulen nach altem Recht EVUs nach dem EEG waren – **heute nicht mehr maßgeblich an.**

4. Neuregelung des Umlagesystems im Energiefinanzierungsgesetz (EnFG) – praktische Auswirkungen und Pflichten für Hochschulen als Betreiber von E-Ladesäulen?

Im Folgenden soll untersucht werden, wie sich das neue, seit Juli letzten Jahres geltende, **Energiefinanzierungsgesetz (EnFG)** auf die Pflichten der Hochschulen als Betreiberinnen von E-Ladeinfrastruktur auswirkt – konkret ob praktische Mitteilungs-/Melde-/Informationspflichten aus diesem Gesetz folgen und wenn ja, welche dies sind?

Da zu diesem neuen Gesetz bis dato noch keine belastbare Rechtsprechung und auch keine juristische Kommentierung vorliegt, stützen sich die folgenden Ausführungen auf den Gesetzeswortlaut selbst sowie die dazu vorliegende *Gesetzesbegründung*.

4.1 Zum **Grundverständnis** des neuen Gesetzes ist folgendes relevant:

- a) Das Gesetz regelt zentral den Ausgleich der KWKG-Umlage und der Offshore-Anbindungskosten durch die Erhebung von Umlagen (§ 1 Abs. 1 Nr. 3 EnFG). Die **EEG-Umlage ist dagegen dauerhaft abgeschafft**, was sich aus § 1 Abs. 1 Nr. 2 EnFG ergibt, wonach der Ausgleichsbedarf diesbezüglich aus Zahlungen der Bundesrepublik geleistet wird.

- b) Gemäß § 12 Abs. 1 EnFG erfolgt die Erhebung der noch verbleibenden Umlagen durch die **Netzbetreiber**.

Diese sind berechtigt, die Umlagen bei der Berechnung der Netzentgelte als jeweils eigenständigen Aufschlag auf die Netzentnahme in Ansatz zu bringen. **Eigenständige Pflichten zur Erhebung von Umlagen folgen hieraus für Betrei-**

ber von E-Ladesäulen und damit auch für Hochschulen nicht – diese bezahlen die entsprechenden Umlagen für den von Ihnen aus dem Netz entnommenen Strom zum Betrieb der Ladesäulen.

- 4.2 Der Betrieb von E-Ladesäulen wird im EnFG lediglich an einer Stelle konkret angesprochen – nämlich in § 21 Abs. 3 EnFG.

Dort ist eine **Umlagebefreiung** enthalten, die jedoch nur für solche E-Ladesäulen gilt, die für das sog. **bidirektionale Laden** genutzt werden. Der Ladestrom darf demnach nicht nur in das jeweilige Elektrofahrzeug gelangen und dort verbraucht werden können, wie dies in den allermeisten Fällen ist. Stattdessen müssen die Elektrofahrzeuge, damit der Betreiber von der Umlagebefreiung profitieren kann, an der jeweiligen Ladesäule **wie Pufferspeicher** genutzt werden können, der Ladestrom muss an der Ladesäule also auch wieder aus dem Fahrzeug entnommen und zurückgespeist werden können.

Rein technisch gehen wir allerdings davon aus, dass dies mit den meisten am Markt verfügbaren Ladesäulen gegenwärtig noch nicht möglich ist. Dass die Privilegierung für Ladesäulen (derzeit) nur in absoluten **Ausnahmefällen** greifen dürfte, sieht auch der Gesetzgeber so (Drs. 162/22, S. 153).

- 4.3 **Pflichten** sowohl für Netznutzer, Energieversorgungsunternehmen als auch für Letztverbraucher folgen im Gesetz vor allem aus **§ 49 EnFG**, wonach diese sich gegenseitig alle für den Ausgleich nach Teil 4 erforderlichen Angaben, insbesondere die in den §§ 50 bis 52 genannten Angaben, unverzüglich zur Verfügung stellen müssen.

Dieser Pflichtenkatalog zielt damit in seinem Kernbereich auf einen **Mechanismus**, nach dem **die Informations-/Mitteilungs-/Meldepflichten nach dem EnFG an die Inanspruchnahme einer Umlagereduzierung gebunden sind.**

Eine solche Umlagereduzierung kommt jedoch für Universitäten als Betreiber von E-Ladesäulen nicht in Betracht, weshalb auch keine diesbezüglichen Mitteilungs-/Meldepflichten bestehen:

- a) Die Zentralen Mitteilungspflichten für Netznutzer richten sich nach § 52 EnFG und greifen dann, wenn „für eine Netzentnahme eine Verringerung der Umlagen nach diesem Gesetz in Anspruch“ genommen werden soll, also eine Privilegierung.

Dies folgt auch aus der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 20/1630, S. 233) wo ausgeführt wird, dass die „verstreuten Mitteilungspflichten“ zu „der Inanspruchnahme von Umlageprivilegien“ geregelt werden.

- b) Welche Privilegierungsmöglichkeiten bestehen, regelt § 28 EnFG. Dieser bestimmt, dass eine Begrenzung der Umlagen von folgenden Gruppen in Anspruch genommen werden kann:

- für **stromkostenintensive Unternehmen**, um ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und ihre Abwanderung in das Ausland zu verhindern,
- für **Unternehmen bei der elektrochemischen Herstellung von Wasserstoff**, um die Entwicklung von Technologien zur Wasserstoffherstellung zu unterstützen und eine Abwanderung der Produktion in das Ausland zu verhindern, und
- für **Schienenbahnen, für Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr.**

c) Da eine Hochschule als Betreiberin einer E-Ladeinfrastruktur offensichtlich unter keinen dieser Privilegierungstatbestände fällt, treffen sie auch **keine gesonderten diesbezüglichen Meldepflichten nach dem EnFG.**

- ✓ **Handlungsempfehlungen:**
- ✓ **Wie in den letzten beiden Abschnitten gezeigt, bestehen – Stand heute – keine konkreten Mitteilungs-/Informationspflichten gegenüber der BNetzA oder dem Übertragungsnetzbetreiber nach EnWG, EEG oder EnFG.**
- ✓ **Damit sind die energierechtlichen Melde-/Informations-/ und Mitteilungspflichten auch für Universitäten, welche E-Ladeinfrastruktur betreiben, deutlich reduziert.**
- ✓ **Die Hochschule muss insbesondere nicht jeden Monat eine elektronische Mitteilung der an Letztverbraucher (also an E-Pkw) gelieferten Strommenge an den Übertragungsnetzbetreiber vornehmen – diese Pflicht entstammte § 74 EEG 2021, der nicht mehr gilt.**
- ✓ **Für die Frage des Betreibermodells spielt dieser Aspekt damit nur noch eine untergeordnete Rolle. Da die genannten energierechtlichen Pflichten ohnehin weggefallen sind, kommt es nicht mehr entscheidend darauf an, dass mit Wahl eines externen Betreibers eine Auslagerung erfolgen konnte.**

- ✓ **Es besteht weiter eine Meldepflicht an den Netzbetreiber vor Inbetriebnahme nach § 19 Abs. 2 NAV. Bei Ladepunkten über 12 kVA muss der Netzbetreiber zustimmen.**
- ✓ **Ist die Ladesäule öffentlich zugänglich gemäß LSV, bestehen zudem Informationspflichten nach § 14 Preisangabeverordnung.**

B.III Abrechnung, mögliche Betreibermodelle und (energie-)rechtliche Folgen

In diesem Abschnitt sollen mögliche Modelle und Modalitäten des Betriebes von E-Ladesäulen und ihre jeweiligen rechtlichen Auswirkungen untersucht werden. Vorab ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass es eine **grundsätzlich unbegrenzte Zahl an verschiedenen „Betreibermodellen“** gibt.

Dies liegt daran, dass jedes Betreibermodell dergestalt individuell vertraglich gestaltet ist und es **keine konkreten und verbindlichen gesetzlichen Vorgaben** für die Wahl und die Ausgestaltung bestimmter Betreibermodelle an E-Ladesäuleninfrastruktur gibt.

Vielmehr muss sich jedes Betreibermodell an den für dieses Modell und die konkrete Ausgestaltung geltenden gesetzlichen Vorgaben messen lassen. Deshalb können hier naturgemäß auch keine rechtlich abschließenden Bewertungen einzelner konkreter vertraglicher Ausgestaltungen von Betreibermodellen vorgenommen werden.

Ungeachtet der Vielgestaltigkeit möglicher Betreiberkonstellationen haben sich in der bisherigen **Praxis** bestimmte Fallgestaltungen und typisierende Modelle herausgebildet, welche – freilich jeweils in abgewandelter und in für die konkreten Beteiligten passender Form – die Praxis prägen.

Sie sollen im Folgenden zunächst in der Sache vorgestellt werden, um sie sodann auf ihre Vor- und Nachteile sowie ihre Rechtsfolgen in der konkreten Konstellation für die Einrichtung an den HAW zu untersuchen.

1. Die möglichen und praxisrelevanten Betreibermodelle für E-Ladeinfrastruktur

Die möglichen Betreibermodelle für eine E-Ladeinfrastruktur lassen sich zunächst grundsätzlich in zwei Gruppen unterscheiden, die hier auch im Folgenden näher untersucht und idealtypisch zugrunde gelegt werden sollen: Das sog. **„Contracting“ bzw. Dienstleister-/Drittbetreibermodell** auf der einen Seite und das **Eigenbetriebsmodell** auf der anderen Seite.

- 1.1 Das **Contracting-/Dienstleistermodell** zeichnet sich dadurch aus, dass ein Drittes, externes, rechtlich selbständiges Unternehmen **alle maßgeblichen Aufgaben** im Zusammenhang mit Errichtung, Betrieb und Wartung der E-Ladeinfrastruktur übernimmt. Dies bedeutet: Der externe Dienstleister kümmert sich u.a. um

- ✓ Beratung und Planung
- ✓ Erwerb der E-Ladeinfrastruktur
- ✓ Errichtung, technische Installation der E-Ladeinfrastruktur
- ✓ Betrieb der E-Ladeinfrastruktur/Betriebsführung
- ✓ Wartung der E-Ladeinfrastruktur, Behebung von Störungen
- ✓ Abrechnung durch den Dienstleister (auf eigene Rechnung)

Dafür erhält der Contracting-Vertragspartner ein **Entgelt** vom Auftraggeber, in diesem Fall der Hochschule. Ansonsten hat die Hochschule in der „Regelversion“ dieses Modells, wie es am Markt verbreitet ist, keine weiteren Aufgaben in Bezug auf den Betrieb der Ladesäuleninfrastruktur.

Der Contracting-Vertragspartner vermarktet einzelne Ladevorgänge an den Nutzer. Den dazu notwendigen Strom beschafft der Vertragspartner dabei bei einem Energieversorger.

1.2 Das **Eigenbetriebsmodell** dagegen zeichnet sich dadurch aus, dass die Hochschule die E-Ladeinfrastruktur selbst beschafft und alle unter 1.1 genannten Aufgaben, die beim Contracting-Modell beim externen Dritten liegen, selbst übernimmt. Mit anderen Worten: Die Hochschule wird in diesem Szenario selbst zum sog. **CPO („Charge Point Operator“)**. Der Ladeinfrastruktur-Betreiber (CPO) errichtet und betreibt die Ladeinfrastruktur im eigenen Namen.

1.3 Zwischen diesen beiden Polen gibt es noch zahlreiche und abgestufte **Mischformen**:

So ist es beispielsweise in einem „Fremdbetriebsmodell“ möglich, dass die Hochschule selbst die E-Ladeinfrastruktur stellt und lediglich der Betrieb und die Abrechnung durch einen externen Dienstleister durchgeführt werden – dieser erhält dann (je nach Ausgestaltung und Abstufung der vom Dienstleister abzudeckenden Aufgaben) entweder ein festes Entgelt für die Dienstleistung, während die Einnahmen aus dem Stromverkauf der Hochschule zufließen, oder er betreibt die von der Hochschule erworbenen und zur Verfügung gestellte Ladeinfrastruktur auf eigene Rechnung.

2. Die unterschiedlichen Betreibermodelle und daraus resultierende Pflichten

Die unterschiedlichen Betreibermodelle führen zu **unterschiedlichen Marktrollen** der einzelnen Akteure und haben dementsprechend **unterschiedliche rechtliche Konsequenzen**:

2.1 In Bezug auf die Verantwortlichkeiten für die Einhaltung der Vorgaben aus der **Ladesäulenverordnung (LSV)** bei öffentlich-zugänglichen Ladesäulen (siehe dazu B.1) gilt, dass für die Einhaltung der Vorgaben insbesondere nach den §§ 4,5 der jeweilige **Betreiber eines Ladepunktes** zuständig ist.

a) Wer Betreiber eines Ladepunktes ist, regelt § 2 Nr. 8 LSV. Dort wird der Betreiber definiert als derjenige, der

„unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Umstände bestimmenden Einfluss auf den Betrieb eines Ladepunktes ausübt.“

b) Die Bestimmung des Ladepunktbetreibers ist deswegen von besonderer Bedeutung, weil dieser der Adressat der Pflichten nach der LSV, wie bspw. der Pflicht zur Schaffung der Möglichkeit zum Punktuellen Aufladen gem. § 4, ist (so: Theobald/Kühling/Lietz, 119. EL Februar 2023, LSV § 2 Rn. 30).

Wichtig ist, dass die Regelung **nicht das Eigentum an einem Ladepunkt bzw. einer Ladesäule voraussetzt, das heißt auch ein Dritter, der nicht Eigentümer ist, kann Betreiber der Ladesäule sein** (so: Theobald/Kühling/Lietz, 119. EL Februar 2023, LSV § 2 Rn. 31).

Ausdrücklich lässt der Ordnungsgeber außerdem die **Einbindung von Dienstleistern** auf Seiten des Betreibers zu (Theobald/Kühling/Lietz, 119. EL Februar 2023, LSV § 2 Rn. 31).

Betreiber ist damit, wer die **tatsächliche Sachherrschaft** über die E-Ladesäulen besitzt, eigenverantwortlich über ihre Arbeitsweise bestimmt und das **wirtschaftliche Risiko des Anlagenbetriebs trägt**.

Gemessen an diesen Kriterien führen die verschiedenen Betreibermodelle auch zu unterschiedlichen Betreibereigenschaften im Sinne der Ladesäulenverordnung:

- aa) Im **Contracting-/Dienstleistermodell** ist Betreiber gemäß LSV der beauftragte **externe Dienstleister**. Er hat einerseits die tatsächliche Sachherrschaft über die Ladesäulen, bestimmt über ihre Arbeitsweise und trägt auch das wirtschaftliche Risiko; die Hochschule vergütet den Betreiber mit einem Entgelt, ohne aber an den Einnahmen der Ladesäulen zu partizipieren oder für ihre Wartung-/Verluste verantwortlich zu sein.

- bb) Gegenteilig stellt sich die Lage im **Eigenbetriebsmodell** dar; dort ist die jeweilige Hochschule Betreiberin, da sie sowohl die tatsächliche Sachherrschaft inne hat als auch das wirtschaftliche Risiko trägt.

- cc) Komplexer und schwieriger ist die Abgrenzung der Betreiberfrage in den **Mischmodellen**.

Hier kommt es auf die **konkrete, einzelfallbezogene Ausgestaltung** an:

So spricht in Fällen, in denen das Eigentum und das wirtschaftliche Risiko bei der Hochschule verbleiben, viel dafür, dass diese auch Betreiberin und damit Trägerin der rechtlichen Pflichten nach der LSV ist, sollte es sich um öffentlich zugängliche Ladesäulen handeln. Zwar kann die Hochschule diese Betreiberpflichten (teilweise sowie ganz) vertraglich auf einen externen Dritten übertragen, diesen also mit der Wahrnehmung der Betreiberpflichten beauftragen.

Allerdings muss sie dann auch für Fehler des Dritten einstehen, wenn sie – gemessen an den objektiven Kriterien des § 2 Nr. 8 LSV – weiterhin Betreiberin ist, also schlussendlich das wirtschaftliche Betriebsrisiko weiter trägt.

Für Fälle, in denen die Hochschule zwar für die Anschaffung der Ladesäulen zuständig ist und das Eigentum daran behält, die Ladesäulen aber an einen externen Drittbetreiber vermietet, der wiederum auf eigene wirtschaftliche (Ab-)Rechnung handelt, spricht vieles dafür, dass hier der externe Dritte Betreiber ist.

- ✓ **Handlungsempfehlung: Die Komplexität und damit verbundene Rechtsunsicherheit wegen unklarer Pflichtenverteilung spricht gegen die Wahl eines Mischmodells.**

- ✓ **Sollte gleichwohl ein solches Mischmodell in Betracht kommen, empfehlen wir eine klare vertragliche Pflichtenaufteilung im Einzelfall vorzunehmen, um spätere Auseinandersetzung um Verantwortlichkeiten zu verhindern. Hier empfehlen wir zudem, im Einzelfall anwaltliche Beratung in Bezug auf den konkreten Einzelfall und das vorgesehene Modell in Anspruch zu nehmen, da sich die vielfältigen Fallgestaltungen nicht pauschal abbilden lassen.**

2.2 Hinsichtlich der Frage, ob die Hochschule durch den Betrieb von E-Ladesäulen zum Energieversorgungsunternehmen (EVU) nach EEG wird, ist **für alle Konstellationen** auf das oben unter B.II Gesagte zu verweisen.

Damit ist klargestellt, dass die Hochschule auch im **Eigenbetriebsmodell weder nach EnWG noch nach EEG zum Energieversorgungsunternehmen wird**. In Bezug auf das EEG gilt dies deshalb, weil es den Begriff dort seit dem EEG 2023 mangels damit einhergehender Pflichten in Bezug auf die ebenso abgeschaffte EEG-Umlage nicht mehr gibt.

2.3 In Bezug auf den energierechtlichen Begriff des **Letztverbrauchers** ist hinsichtlich der unterschiedlichen Betreibermodelle entsprechend zu differenzieren:

- a) Gemäß § 3 Nr. 25 EnWG ist Letztverbraucher jede natürliche oder juristische Personen, die Energie für den eigenen Verbrauch kaufen; auch der **Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile und der Strombezug für Landstromanlagen steht dem Letztverbrauch** im Sinne dieses Gesetzes und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen gleich.

Dies zu regeln hielt der Gesetzgeber für erforderlich, weil andernfalls die Ladevorgänge als Letztverbrauch im geladenen Elektrofahrzeug zu werten wären, mit den unerwünschten Konsequenzen, dass der **Ladepunktbetreiber** (Charge Poing Operator = CPO) **zum Energieversorgungsunternehmen würde** (jedenfalls dann, wenn er nicht Betreiber des Elektrofahrzeugs ist) und die Ladevorgänge Energielieferungen iSv §§ 36 ff. darstellten. Halbsatz 2 führt dazu, dass der **Betreiber des Ladepunktes Letztverbraucher ist**, auch wenn er den Ladestrom an die von Dritten betriebenen Elektrofahrzeuge weiterliefert (so: BeckOK EnWG/Peiffer, 6. Ed. 1.3.2023, EnWG § 3 Nr. 25 Rn. 13).

Daraus folgt:

- b) Bei dem **Contracting-/Dienstleistermodell** ist der Dienstleister als Ladepunktbetreiber in diesem Fall Letztverbraucher im Sinne des EnWG. Er betreibt den Ladepunkt im Sinne des Betreiberbegriffes aus der LSV, der auch hier im Rahmen einer Parallelwertung zugrunde zu legen ist.
- c) Bei dem **Eigenbetriebsmodell** ist die Hochschule als Ladepunktbetreiberin Letztverbraucherin.

- c) Bei den **Mischmodellen** ist Letztverbraucher derjenige, der – gemessen an den oben schon dargestellten Kriterien – Betreiber oder Betreiberin des Ladepunktes ist. Hier ist eine Parallelwertung vorzunehmen, wonach der Letztverbraucherbegriff und der Betreiberbegriff aus § 2 Nr. 8 LSV zusammenfallen.

2.4 Konsequenzen ergeben sich darüber hinaus hinsichtlich des **Mess- und Eichrechts**:

- a) Die maßgeblichen rechtlichen Vorgaben enthält hier die Mess- und Eichverordnung:

Die Mess- und Eichverordnung schreibt grundsätzlich eine genaue und im Anschluss an den Ladevorgang direkt an der Ladesäule überprüfbare Messung des entnommenen Stroms pro Kilowattstunde vor (§ 7 MessEV); idealerweise sollte die Technik des Ladepunktes eine Abrechnung der genauen Ladeleistung unmittelbar nach dem Ladevorgang ermöglichen. Anhand dieser Messdaten kann präzise nach Verbrauch abgerechnet werden (so: Schulte-Beckhausen/Möhlenkamp/Baron, BB 2019, 1816).

Zentrale Pflichten enthält zudem § 23 MessEV hinsichtlich der Aufstellung, des Gebrauches und der Wartung von Geräten.

- b) Wer die mess- und eichrechtlichen Vorgaben erfüllen muss, richtet sich rechtlich danach, wer **Verwender** der E-Ladesäulen ist.

Hier ist ebenso an den **Begriff des Betreibers im Sinne der LSV anzuknüpfen**; wer Betreiber der Ladesäulen im Sinne der LSV ist, ist auch für die Einhaltung der Pflichten aus der MessEV zuständig. Ist Betreiberin die Hochschule, ist sie auch Verpflichtete nach MessEV, ist es der Dienstleister/externe Dritte, ist er auch Verpflichteter nach MessEV.

Gleichwohl **kann die Hochschule auch im Rahmen eines Eigenbetriebsmodells einen externen Dienstleister zu Eich- und Messzwecken heranziehen**, ohne dadurch ihre Betreibereigenschaft zu verlieren.

In der Gesetzesbegründung zu § 2 Nr. 8 LSV (BR-Drs. 256/17, S.4) werden die Aufgaben des Betreibers wie folgt definiert:

„Der Ladepunktbetreiber ist verantwortlich für den Betrieb der Ladeinfrastruktur (Funktionsfähigkeit, Wartung, Reparatur u.a.) und koordiniert die energiewirtschaftlich konforme Einbindung in das Stromnetz (Netzanschluss, Belieferung u.a.). Er hat dafür zu sorgen, dass am Ladepunkt ein punktuelles Aufladen ermöglicht wird. Zur Erfüllung dieser Aufgabe kann er sich Dienstleistern (z.B. Elektromobilitätsdienstleister) bedienen“.

Darin kommt der ausdrückliche Wille des Gesetzgebers, der Betreiberin die Beauftragung eines externen Dienstleisters zu gestatten, zum Ausdruck (vgl. auch Theobald/Kühling/Lietz, 119. EL Februar 2023, LSV § 2 Rn. 31). Folglich würde die Hochschule bei einem Eigenbetriebsmodell durch die Beauftragung eines externen Eich- und Messdienstleisters nicht ihre Stellung als alleinige Betreiberin einbüßen, insbesondere weil die maßgeblichen Aufgaben weit überwiegend weiterhin von der Hochschule als CPO wahrgenommen werden würden.

- 2.5 Hinsichtlich der **vertraglichen Rechtsfolgen in Bezug auf den Eigentümer, den BLB NRW, bei der Errichtung von E-Ladeinfrastruktur**, ist zunächst festzuhalten, dass eine allgemeine und pauschale Bewertung aufgrund der Vielgestaltigkeit der zugrunde liegenden vertraglichen Regelungen nicht möglich ist.

Ausgehend davon, dass es sich jedoch zwischen den jeweiligen Hochschulen und dem BLB um ein *Mietverhältnis* handelt, ist rechtlich davon auszugehen, dass im Grundsatz ein **Anspruch des Mieters** – Hochschule – gegen den Vermieter – BLB – dahingehend besteht, dass dem Mieter „bauliche Veränderungen der Mietsache“ gestattet werden, die „dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge“

dienen. Dieser Anspruch folgt aus **§ 554 BGB und erfasst alle Grundstücks- und Gebäudemietverträge:**

- a) Gemäß § 554 Abs. 1 BGB kann der Mieter verlangen, dass ihm der Vermieter bauliche Veränderungen der Mietsache erlaubt, die dem Gebrauch durch Menschen mit Behinderungen, dem **Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge** oder dem Einbruchschutz **dienen**. Der Anspruch besteht nicht, wenn die bauliche Veränderung dem Vermieter auch unter Würdigung der Interessen des Mieters nicht zugemutet werden kann.

- b) Nach der einschlägigen juristischen Kommentierung gilt, dass den Mietern von Gebäuden und Grundstücken ebenfalls ein solcher Anspruch zusteht und durch einen Verweis auf § 554 nunmehr in § 578 Abs. 1 BGB aufgenommen wurde, es geht also hier nicht alleine um Wohnraummiete, sondern um die **Miete aller Räume und Grundstücke** (BT-Drs. 19/18791, 91; BeckOK BGB, BGB § 554 Rn. 2).

Mithin bestehen auch für ein Mietverhältnis zwischen BLB und Hochschulen über Grundstücke und Gebäude entsprechende Ansprüche der Hochschulen in Bezug auf die Errichtung der E-Ladeinfrastruktur.

Mitumfasst sind neben der Errichtung der konkreten Infrastruktur aber auch die Verlegung von Stromleitungen und sonstigen Leitungen oder Änderungen an der Infrastruktur, die für den Betrieb eines entsprechenden Anschlusses erforderlich sind. Dies betrifft bspw. Veränderungen von Zählerschränken oder die kommunikative Anbindung an ein intelligentes Messsystem (BeckOK BGB, BGB § 554, beck-online).

- c) Zwar enthält die Vorschrift des § 554 Abs. 1 S. 2 BGB eine Einschränkung für Fälle, in denen dem Vermieter die Maßnahme nicht zugemutet werden kann. Diese Einschränkung **greift aber in Bezug auf den BLB nicht**, da sie Ausnah-

mefälle/Einzelfälle erfasst, in denen aufgrund besonderer Umstände vor Ort eine Aufstellung von E-Ladeinfrastruktur dem Vermieter nicht zugemutet werden kann. Praktisch relevante Fälle sind dafür in Bezug auf den BLB nicht ersichtlich.

Ähnlich heißt es auch in der Kommentierung dazu (BeckOK BGB/Wiederhold, 66. Ed. 1.5.2023, BGB § 554): „Damit dürfte in einer Vielzahl denkbarer Fälle dem Erhaltungsinteresse des Vermieters ein kaum oder gar nicht zu überwindendes Interesse auf der Mieterseite entgegengesetzt sein, da dies über den konkreten Einzelfall hinausgehende Wirkung auf die Umwelt mit in die Abwägung einbezieht. Eine Versagung der Einrichtung einer Ladeeinrichtung dürfte damit grds. nicht in Betracht kommen.“

✓ **Ergebnis:**

Es besteht gegen den Vermieter (BLB) regelmäßig ein Anspruch auf Gestattung der Errichtung und des Betriebes von E-Ladesäulen sowie der dazu notwendigen Arbeiten.

Allerdings sind die aus der Maßnahme folgenden Erhaltungs-, Wartungs-, Reparaturkosten vom Mieter, also der Hochschule, zu tragen.

- d) Auch in Fällen, in denen die Hochschule sich im Wege des **Contracting** eines externen Drittbetreibers bedient, ist sie zunächst Anspruchsberechtigte gegenüber dem BLB. Dieser Anspruch räumt der Hochschule allerdings das Recht ein, die Arbeiten – wie auch ein privater Mieter von Wohnraum – von einem dritten durchführen zu lassen.

3. Die Auswahl des für die Hochschule geeigneten Betreibermodells

Die **Auswahl** des für die jeweilige Hochschule **geeigneten Betreibermodells** hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab und kann deshalb nur im Einzelfall unter Berücksichtigung der konkreten Gegebenheiten vor Ort entschieden werden. Generell lässt sich jedoch im Vergleich zwischen dem Contracting und dem Eigenbetriebsmodell folgendes aus rechtlicher Sicht festhalten:

- 3.1 Die *energierechtlichen* Melde-/Mitteilungspflichten, die nach alter Rechtslage mit erheblichem Aufwand für die Hochschulen im **Eigenbetriebsmodell** verbunden waren, haben sich **deutlich verringert**:

Die ehemals – vor der Änderung des EEG 2021 in das EEG 2023 – mit der Eigenschaft als Energieversorgungsunternehmen nach EEG verbundenen EEG-Umlagepflichten sowie die daraus folgenden umfangreichen Meldepflichten, die einen erheblichen Aufwand bedeutet haben, sind durch die Abschaffung der EEG-Umlage im EEG 2023 weggefallen (siehe dazu schon oben). Eine Eigenschaft als EVU nach dem EnWG besteht für die Hochschule ohnehin auch im Eigenbetriebsmodell nicht.

Daraus folgt, dass jedenfalls im Hinblick auf die energierechtlichen Pflichten, die im Mittelpunkt dieser Untersuchung stehen, das **Eigenbetriebsmodell für die Hochschulen weniger aufwändig geworden ist.**

Im Contracting-Modell obliegen diese Pflichten ohnehin dem COP, also dem (in diesem Fall externen) Betreiber der Ladesäuleninfrastruktur, sodass die Hochschule in diesem Modell ohnehin von den bestehenden Pflichten befreit ist.

- 3.2 Allerdings gehen mit dem Betrieb von Ladesäulen eine Reihe weiterer Aufgaben und Pflichten einher, die regelmäßig vom Betreiber der Ladesäulen zu übernehmen sind:

Dies betrifft neben den Pflichten aus der LSV bei öffentlich-zugänglichen Ladesäulen Pflichten nach dem Eich- und Messrecht oder Meldepflichten nach der NAV.

Hinzu kommen die **tatsächlichen Verpflichtungen** in Errichtung, Wartung/Instandhaltung, Abrechnung usw.

Ob diese durch die Hochschule selbst übernommen werden oder an einen entsprechenden Drittbetreiber im Wege des Contracting ausgelagert werden (oder ob möglicherweise eine Mischform gewählt wird), hängt vor allem auch von **wirtschaftlichen Erwägungen** ab. Hier ist eine Abwägung zu treffen zwischen dem Aufwand des Eigenbetriebes auf der einen und den Kosten der Beauftragung eines externen Dienstleisters im Wege des Contracting andererseits. Diese Abwägung ist nicht zuerst juristisch, sondern wirtschaftlich geprägt.

Für den Fall, dass ein Contracting im Wege der Vergabe an einen externen Dienstleister gewählt wird oder sonst ein externer Dienstleister für einzelne Aufgaben ausgewählt wird, sind die entsprechenden Vorschriften des Vergaberechts zu beachten, die nicht Gegenstand dieser Begutachtung sind.

- 3.3 Eine stetig praxisrelevanter werdende Lösung besteht darin, dass einzelne Betriebsaufgaben-/Betriebsführungsaufgaben an einen externen Dienstleister ausgelagert werden, die Hochschule aber die E-Ladeinfrastruktur selbst erwirbt und auf eigenes wirtschaftliches Risiko betreibt, sich aber beim Betrieb von einem Dritten unterstützen lässt.

Diese **Mischmodelle** haben ihre Nachteile darin, dass es häufig an einer konkreten und klar vereinbarten Aufgabenverteilung zwischen externem Dienstleister und dem Auftraggeber – hier der Hochschule – fehlt. Wenn ein solches Mischmodell gewählt wird, dürfte in den praktisch meisten Fällen in denen die Hochschule das wirtschaftliche Risiko trägt, auch sie als Betreiberin die maßgebliche Pflichtenträgerin sein. In solchen Fällen ist darauf zu achten, dass die starke Pflichtenstellung der Hochschule sich in entsprechend wirtschaftlichen Entgelten für den externen Dienstleister niederschlägt, der lediglich einzelne Betriebsaufgaben übernimmt.

- ✓ **Handlungsempfehlung:**
- ✓ **Passendes Betreibermodell kann nur nach eingängiger Prüfung anhand der konkreten Interessenlage an der einzelnen Hochschule vor Ort gewählt werden**
- ✓ **Die Sorge vor „überbordenden“ energierechtlichen Verpflichtungen ist unbegründet.**
- ✓ **Mit dem neuen EEG 2023 und dem Wegfall der EEG-Umlage sind auch die entsprechenden an die Umlage geknüpften Melde- und Mitteilungspflichten weggefallen.**
- ✓ **Damit wird das Eigenbetriebsmodell attraktiver als vorher unter Geltung des EEG 2021 mit seinen vielen Rechtsunsicherheiten.**
- ✓ **Allerdings sind mit einem Eigenbetrieb auch weiterhin zahlreiche rein tatsächliche und auch einige rechtliche Aufgaben (s.o.) verbunden.**

- ✓ **Es bedarf einer eingängigen Untersuchung anhand von rechtlichen und insbesondere wirtschaftlichen Kriterien bei der Wahl des Betreibermodells unter Beachtung der geltenden vergaberechtlichen Vorgaben bei einer Beauftragung eines externen Dritten.**



Tobias Roß

Rechtsanwalt