

# aktuell

Die beiden Geschäftsführer Karsten Hartmuth und Klaus Zimmermann (v.l.) in der Firmenzentrale.



## IN EIGENER SACHE

Mit der heutigen Ausgabe von ISU aktuell möchten wir eine Tradition wieder aufleben lassen, die mit Ausbruch der Corona-Pandemie und deren Folgenbewältigung nicht mehr fortgeführt wurde, nämlich in regelmäßigen Abständen über interessante Themen aus dem Bereich des Städtebaus und der Umweltplanung zu berichten.

Bereits kürzlich haben wir unsere Auftraggeber darüber informiert, dass das bis dato als Einzelunternehmen geführte Planungsbüro ISU zum 1. Januar 2025 in eine GmbH überführt und damit ein Generationenwechsel eingeleitet wurde, den wir als „ISU reloaded“ schon im vergangenen Jahr angekündigt hatten.

Neben dem bisherigen Inhaber des Büros ISU, Dipl.-Ing. Klaus Zimmermann, lenkt nun mit Herrn Dipl.-Ing. Karsten Hartmuth ein weiterer Geschäftsführer die Geschicke der ISU, die seit Jahresbeginn als Ingenieurgesellschaft für Städtebau und Umweltplanung mbH firmiert. Für Sie ändert

sich dadurch nichts. Alle Ansprechpartner, Kontaktadressen, Telefonnummern usw. bleiben unverändert und Sie können sich auch künftig darauf verlassen, dass die ISU GmbH als verlässlicher Partner an Ihrer Seite steht und Sie bei allen Fragen rund um den Städtebau sowie die Umweltplanung unterstützt.

Künftig wollen wir versuchen, ISU aktuell wieder in regelmäßigen Abständen herauszugeben, sofern Ihrerseits Interesse daran besteht. Natürlich ist und bleibt die Veröffentlichung kostenlos. In Bezug auf die Inhalte, die Erscheinungsform usw. sind wir für Anregungen aus den Reihen der Leserschaft dankbar. Wir werden Wünsche und Kritik soweit wie möglich berücksichtigen. Diese können Sie jederzeit per E-Mail an [info@i-s-u.de](mailto:info@i-s-u.de) schicken oder das Kontaktformular auf unserer Internetseite [www.i-s-u.de](http://www.i-s-u.de), auf der Sie auch weitere Informationen zu unserem Büro finden, nutzen.

## THEMA

# WALLBOXEN, LADESÄULEN UND ELEKTROTANKSTELLEN IN DER RECHTSPRECHUNG

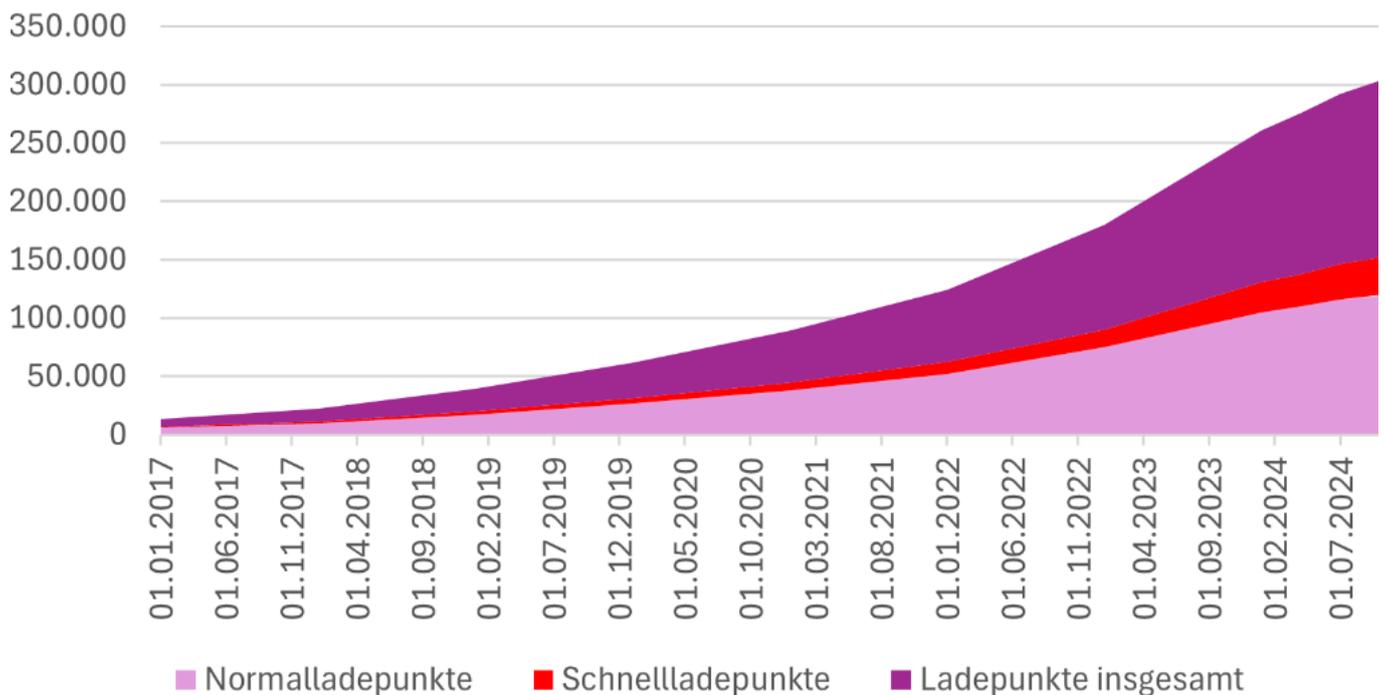
Anknüpfend an die letzten Ausgaben unserer Veröffentlichungsreihe möchten wir heute erneut ein aktuelles Thema aufgreifen, das Auswirkungen auf die kommunale Planungspraxis haben dürfte. Es geht um die Elektromobilität und die Frage, wie entsprechende Ladestationen rechtlich zu bewerten sind. Hierzu ist zwar bislang noch keine höchstrichterliche Rechtsprechung ergangen, dennoch gibt es mittlerweile Urteile, die einer kurzen Betrachtung Wert sind.

### DER TREND ZUR E-MOBILITÄT

Wenngleich die seitens der Politik propagierte Anzahl der Elektrofahrzeuge in Deutschland noch längst nicht den gewünschten Stand erreicht hat, so nimmt ihre Zahl doch stetig zu. Gleichzeitig steigt auch die Anzahl der verfügbaren



## ENTWICKLUNG DER LADEPUNKTE IN DEUTSCHLAND 01.01.2017 - 01.07.2024



Ladesäulen weiter an. So gab es zum 1. Dezember 2024 mit rund 84.000 öffentlichen Ladestationen für Elektroautos mehr als je zuvor. Die Anzahl der Ladepunkte lag bei etwa 154.000. Die meisten öffentlichen Ladepunkte gab es mit insgesamt rund 30.500 in Bayern. Darauf folgte Nordrhein-Westfalen mit etwa 29.300. Aber auch in eher ländlich strukturierten Gegenden in Rheinland-Pfalz, Hessen und dem Saarland nimmt die Zahl der verfügbaren Ladestationen weiter zu.<sup>1</sup>

Neben der Anzahl der Ladepunkte spielt aber auch ihre räumliche Dichte eine entscheidende Rolle. Bei der Frage wie viele Ladepunkte es pro E-Auto gibt und welche Ladeleistung zur Verfügung steht, liegt Rheinland-Pfalz ganz vorne. Das Bundesland verfügt über die höchste durchschnittliche Ladeleistung und insbesondere die Zahl der Schnellladestationen steigt weiter rasch an.

### DER WEITERE AUSBAU DER LADEINFRASTRUKTUR

Um den wachsenden Bedarf an Ladesäulen für E-Autos zu decken und die sogenannte „Verkehrswende“ zu unterstützen, fördert die Bundesregierung seit einiger Zeit den Ausbau des Ladenetzes in Deutschland – und zwar im öffentlichen und im privaten Bereich. Das größte Förderprogramm ist dabei das sogenannte Deutschlandnetz. Es unterstützt den Ausbau von Schnellladestationen, auch „Hypercharger“ genannt, insbesondere an Autobahnen, um hier ein schnelleres Laden zu ermöglichen.

Aber auch im privaten Bereich hat sich in den vergangenen Jahren einiges getan. Die Zahl der sogenannten „Wallboxen“ ist drastisch gestiegen. Während die Installation im eigenen Einfamilienhaus recht unkompliziert ist, sieht das bei Mehrfamilienhäusern anders aus, was die Verbreitung von E-Autos derzeit bremst. ADAC-Umfragen<sup>2</sup> zeigen, dass hier noch einiges zu tun ist, denn Lademöglichkeiten für Mieter und Wohnungseigentümer sind nach wie vor unzureichend, und über die Hälfte der Befragten klagt über die E-Auto-Ladesituation innerhalb der Hausgemeinschaft. Zudem haben nur 7 Prozent der Tiefgaragen in Mehrfamilienhäusern eigene Ladepunkte.

Für den Erfolg der E-Mobilität ist das Laden zu Hause aber ein wichtiger Baustein. Gerade in den Städten, wo der Verkehr am stärksten ist, soll nach dem Willen der Politik mithilfe von Elektroautos der CO<sub>2</sub>-Ausstoß sinken. Dort wohnen die Menschen meist in Mehrfamilienhäusern, die im besten Fall eine Tiefgarage oder Stellplätze haben. Doch sind diese heute noch kaum oder nur unzureichend mit Lademöglichkeiten ausgestattet.

Daher gibt es bereits private Initiativen, auch in Wohnquartieren Ladestationen zu errichten und dort das entgeltliche Laden von Fahrzeugen der Anwohner zu ermöglichen. Allerdings können solche Ladestationen natürlich auch von Fahrzeugen genutzt werden, deren Fahrerinnen oder Fahrer nicht im Gebiet selbst leben. Dies kann zu Störungen führen, insbesondere wenn es sich um ein reines Wohngebiet handelt.

<sup>1</sup> Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1407473/umfrage/bestand-an-ladesaeulen-in-deutschland/>

<sup>2</sup> Quelle: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/laden/laden-mehrfamilienhaus-umfrage/>

## BEGRIFFSDEFINITIONEN

Für eine rechtliche Beurteilung kann es entscheidend sein, um welchen Typ von „Ladestation“ es sich handelt. So ist eine **Wallbox** eine fest installierte Ladestation für zu Hause oder für Unternehmen, die schneller und sicherer lädt als eine herkömmliche Steckdose. Eine solche Lademöglichkeit ist oft rein privat, kann aber auch öffentlich zugänglich sein. Der Begriff „Wallbox“ alleine steht also nicht für eine ausschließlich private Nutzung.

Eine öffentliche **Ladesäule** ist eine Ladestation, die sich meist im öffentlichen Raum befindet und in den meisten Fällen deutlich höhere Ladegeschwindigkeiten bietet.

Als **Elektrotankstelle** bezeichnet man eine größere Anzahl von Ladesäulen an einem gemeinsamen Standort. Diese bieten, ähnlich wie eine konventionelle Tankstelle, mehrere Ladesäulen, die meist als **Schnellladestationen** über eine sehr hohe Ladeleistung verfügen, um die Ladezeiten möglichst kurz zu halten. In manchen Fällen bieten solche „Elektrotankstellen“ auch zusätzliche Infrastruktureinrichtungen, wie etwa Toiletten oder sind in unmittelbarer Nähe von Raststätten, Schnellrestaurants o.Ä. angeordnet, die über eine entsprechende Infrastruktur verfügen. Auch die Tankstellenbetreiber rüsten seit einiger Zeit auf und bieten neben den „normalen“ Zapfsäulen für Flüssigkraftstoffe nun auch vermehrt Ladesäulen für E-Fahrzeuge an.

In Literatur und Rechtsprechung wird mitunter geäußert, dass der Begriff der „Tankstelle“ unter bestimmten Voraussetzungen auch sogenannte Elektrotankstellen umfasst. An Tankstellen wird üblicherweise auch ein bestimmtes Warenangebot, meist bestehend aus Nahrungsmitteln und

Getränken, Tabakwaren, Zeitschriften, Blumen und Reiseartikeln verkauft, so dass hier die Bestimmungen des Ladenschlussgesetzes (LadSchlG) greifen, was die Öffnungszeiten angeht. Höchststrichterlich ist die Frage, ob „Elektrotankstellen“ gleichermaßen als Tankstellen im Sinne von § 6 LadSchlG oder einer der entsprechenden Landesnormen zu verstehen sind, noch nicht entschieden worden.

Nach Ansicht des Oberlandesgerichts des Landes Sachsen (OLG Dresden) ist z.B. § 6 LadSchlG auch auf „Einrichtungen, in denen von einer festen Stelle aus ständig die – zeitlich begrenzte – Entnahme elektrischer Energie zum Verkauf an jedermann feilgehalten wird, anzuwenden“<sup>3</sup>. Die jetzigen gesetzlichen Regelungen sehen aber (noch) keinen einheitlichen Rechtsbegriff vor, nachdem konventionelle und Elektro-Tankstellen generell gleichzusetzen wären, was in der planerischen Praxis zu einer gewissen Unsicherheit führt, da z.B. in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) ausschließlich der Begriff „Tankstelle“ vorkommt und nicht klar wird, ob hiermit auch Tankstellen für Elektrofahrzeuge, also „Stromtankstellen“ gemeint sein könnten.

Der Begriff der Tankstelle wird jedoch in § 2 Nr. 21 der 20. BImSchV<sup>4</sup> definiert: Danach ist eine Tankstelle „eine Ein-

3 OLG Dresden, Beschluss vom 5. Dezember 2001 – Ss (OWi) 464/01 –, Rn. 23, juris

4 Zwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen beim Umfüllen oder Lagern von Ottokraftstoffen, Kraftstoffgemischen oder Rohbenzin), neugefasst durch Bekanntgabe vom 18. August 2014 (BGBl. I 1447), geändert durch Art. 2 Verordnung vom 24. März 2017 (BGBl. I 656)



richtung zur Abgabe von Ottokraftstoff und Kraftstoffgemischen aus Lagertanks an Kraftstofftanks von Kraftfahrzeugen“. Demnach wäre also eine Elektrotankstelle, egal wie viele Ladepunkte hier vorgehalten werden, keine Tankstelle im Sinne der BauNVO.

### **ELEKTROLADESTATION IN DER RECHTSPRECHUNG**

Aufgrund der zunehmenden Verbreitung verschiedenster Typen von Ladestationen im privaten und öffentlichen Bereich stellt sich in der Bauleitplanung seit einiger Zeit die Frage, wie mit solchen Anlagen umgegangen werden kann. In welchen Baugebietstypen und unter welchen Voraussetzungen sind sie zulässig – wo nicht? Gibt es Unterschiede zwischen rein privat genutzten und öffentlich zugänglichen Ladestationen? Und gelten Ladestationen als Nebenanlagen im Sinne von § 14 BauNVO?

Außer in „Reinen Wohngebieten“ gemäß § 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) können konventionelle „Tankstellen“ in allen Baugebietstypen zumindest ausnahmsweise zugelassen werden. In Dorfgebieten (§ 5), Mischgebieten (§ 6), Gewerbegebieten (§ 8) und Industriegebieten (§ 9) sind sie sogar allgemein zulässig. In Kerngebieten (§ 7 BauNVO) sind Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen allgemein zulässig und können ansonsten ausnahmsweise zugelassen werden.

Bei der Formulierung entsprechender Festsetzungen im Bebauungsplan wird seitens der Kommunen oft aber ein Ausschluss von Tankstellen gewünscht, weil sie im Allgemeinen mit nicht unerheblichen Störungen einhergehen und als gebietsuntypisch empfunden werden. Daher werden sie gemäß § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO im Einzelfall für unzulässig erklärt.

Da der Trend zur Elektromobilität aber auch in vielen Gemeinden im ländlichen Raum angekommen ist, wird gleichzeitig der Wunsch geäußert, „Elektrotankstellen“ oder entsprechende „Ladestationen“ trotz des beschlossenen Verbots „normaler“ Tankstellen im betreffenden Baugebiet zuzulassen, ohne dass man sich über die begriffliche Differenzierung (vgl. oben) allzu viele Gedanken macht. In entsprechenden Bebauungsplänen findet man dann häufig Formulierungen wie diese:

Unzulässig sind:

■ ...

■ Tankstellen

Ausgenommen sind Tankstellen, welche dem Aufladen von Elektrofahrzeugen dienen. Entsprechende „Elektrotankstellen“ sind als „Versorgungsflächen, einschließlich der Flächen für Anlagen und Einrichtungen zur dezentralen und zentralen Erzeugung, Verteilung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB allgemein zulässig.

Die Kommune möchte damit die Nutzung erneuerbarer Energien fördern, differenziert dabei aber nicht nach der konkreten Art der Versorgung, also danach, ob es sich um Lademöglichkeiten im Bereich privater Gebäude oder Unternehmen

handelt, oder um öffentliche Ladeinfrastruktur. Entscheidend ist dabei aus fachlicher Sicht die Frage, ob die Ladestation ausschließlich der privaten Nutzung dient oder ob der Strom entgeltlich abgegeben wird, was dann einer gewerblichen Nutzung entspricht.

Sicher wird sich die Rechtsprechung in Zukunft noch häufiger mit solchen Festsetzungen beschäftigen müssen, denn trotz des Wunsches zur Förderung der E-Mobilität gibt es auch vermehrt Kritik an Elektroladestationen im Bereich stöempfindlicher Nutzungen, denn wenngleich die an- und anfahrens Elektrofahrzeuge hier deutlich geringere Lärmimmissionen verursachen als vergleichbare Verbrenner, so sind doch die sonstigen Geräusche im Umfeld der Elektrotankstelle, wie etwa Türenschnallen, Unterhaltungen usw. nicht weniger auffällig.

In einem Beschluss des bayerischen VGH vom 13.07.2018 (VGH München 8 CE 18.1071) wurde klargestellt, dass Ladesäulen für Elektrofahrzeuge auf öffentlich gewidmeten Straßenflächen durch Gemeinden als Straßenbaulastträger grundsätzlich ohne Baugenehmigung aufgestellt werden dürfen. Bei den E-Ladesäulen handelt es sich danach um Verkehrsanlagen, die relativ leicht errichtet werden können und die der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen. Damit stellen sie „Straßenbestandteile“ dar. Der ungehinderte Verkehrsfluss mit Elektromobilen setzt nach Ansicht des VGH eine ausreichende innerstädtische Ladeinfrastruktur voraus, wodurch auch Beeinträchtigungen des übrigen Verkehrs verhindert würden.

Ladestationen in der Größenordnung herkömmlicher Parkscheinautomaten könnten zudem nicht mit normalen Tankstellen gleichgesetzt werden, deren Errichtung nach Baurecht genehmigt werden müsse. Wie ist es aber zu beurteilen, wenn nicht die Kommune, sondern ein Privater entsprechende Ladestationen errichtet? Natürlich kann er dies zunächst einmal nicht im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche, sondern nur auf dem eigenen Grundstück tun. Aber darf er den Ladestrom nicht nur für sich selbst nutzen, sondern auch an andere verkaufen, um die Ladeinfrastruktur zu verbessern?

Als eines der ersten Gerichte hat sich kürzlich das Verwaltungsgericht Darmstadt in einem Beschluss mit einem entsprechenden Fall beschäftigt (VG Darmstadt, 13. November 2023, Aktenzeichen: 2 L 419/23. DA).

Der Antragsteller begehrte dabei vorläufigen Rechtsschutz gegen eine bauaufsichtliche Anordnung im Zusammenhang mit der Errichtung von Stellplätzen und der Nutzung von „E-Ladestationen“. Sein Grundstück ist mit einem Wohnhaus bebaut. Zwischen diesem und der straßenseitigen Grundstücksgrenze befand sich bis dato ein Vorgarten. Dieser sollte nun umgestaltet werden. Ziel war die Errichtung von zwei Stellplätzen, da die hinter dem Wohnhaus befindliche Doppelgarage ertüchtigt werden müsse und die vorhandene Zufahrt im Übrigen zu schmal sei. Die Bauaufsichtsbehörde signalisierte daher ihre grundsätzliche Zustimmung hierzu. Im Zuge einer Sachstandskontrolle stellte die Bauaufsichtsbehörde der Stadt jedoch fest, dass in Höhe der beiden Stellplätze an der Hauswand zusätzlich zwei sogenannte

„Wallboxen“ zum Laden von Elektrofahrzeugen installiert wurden. Es war beabsichtigt, diese auch öffentlich zugänglich zu machen und den Strom entgeltlich an jedermann abzugeben.

Die Stadt wies den Grundstückseigentümer darauf hin, dass eine öffentliche E-Tankstelle in einem reinen Wohngebiet nicht genehmigungsfähig sei und gab ihm Gelegenheit zur Stellungnahme. Gleichzeitig wurde die vollständige Versiegelung der Vorgartenzone moniert, die aufgrund der bestehenden Vorschriften ebenfalls unzulässig sei. Die Nutzung einer „gewerblichen E-Tankstelle“ wurde daraufhin untersagt und mit Fristsetzung verfügt, die Ladestationen durch einen Fachbetrieb vom Strom zu trennen und dies gegenüber der Bauaufsichtsbehörde nachzuweisen. Die an der Hauswand installierten Ladestationen sollten sodann innerhalb eines Monats nach Bestandskraft des Bescheides entfernt werden. Diese Verfügungen wurden damit begründet, dass es sich bei den installierten und gewerblich genutzten E-Ladestationen um eine öffentliche Tankstelle handle, die nicht unter die ausnahmsweise zulässigen Läden oder Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 3 BauNVO falle.



Egal ob es sich um eine an der Wand montierte Ladestation (sogenannte „Wallbox“) oder eine im Bereich eines Parkplatzes montierte Ladesäule handelt – entscheidend ist die Frage, ob das Laden nur für Anwohnerinnen und Anwohner oder auch entgeltlich für Fremde möglich ist – es also um eine gewerbliche Nutzung geht.

Gegen den Bescheid legte der betroffene Bauherr Widerspruch ein. Der für den Bereich zugrunde liegende „Fluchtlinienplan“ enthalte keine textlichen Festsetzungen und keine Zeichen-erklärung. Er sei ohnehin als unwirksam anzusehen, da er zu unbestimmt sei. Zudem sei seitens der Stadt der Errichtung von zwei Stellplätzen mittels E-Mail grundsätzlich zugestimmt worden. Außerdem bedürften Ladestationen nach Ziffer 4.8 der Anlage 2 zu § 63 der Hessischen Bauordnung (HBO) keiner Baugenehmigung. Vorliegend handele es sich aber eben um Ladesäulen und nicht um eine Tankstelle im Sinne der Baunutzungsverordnung. E-Ladesäulen, so der Antragsteller, seien als zulässige, untergeordnete Nebenanlagen, die dem Nutzungszweck des Baugebiets selbst dienen, im Sinne des § 14 Abs. 1 Satz 1 Alt. 2 BauNVO zu sehen. Die Ladesäulen könnten zur Mobilität der Bewohner des reinen Wohngebiets, in dem sich das Grundstück befindet, beitragen sowie die Anschaffung von Elektrofahrzeugen und damit das von der Bundesregierung verfolgte Ziel, die Nutzung fossiler Brennstoffe langfristig zu reduzieren, fördern.

Nach Meinung des Bauherrn sei es dabei unerheblich, dass die Ladesäulen nicht nur durch die Bewohner des Gebäudes, sondern auch durch externe Kraftfahrzeuge genutzt werden könnten. Dies sei auch bei anderen zulässigen Nebenanlagen wie Spiel- oder Bolzplätzen sowie Altglas- und Altkleidersammelcontainern der Fall.

Die beiden angebrachten Wallboxen widersprechen nach Ansicht des Eigentümers nicht der Eigenart eines reinen Wohngebietes, da nicht zu erwarten sei, dass sie in erheblichem Umfang durch Personen außerhalb des Baugebietes genutzt würden; die Ladezeit beträgt aufgrund der begrenzten Kapazität in der Regel deutlich mehr als 30 Minuten. Die Ladesäulen seien daher als Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 2 Satz 1 BauNVO zu qualifizieren und somit als Ausnahme zulässig.

Aufgrund des begrenzten Umfangs, der Größe des Einzugsbereichs, der Art und Weise des Ladevorgangs, der zeitlichen Dauer und des vorhabenbedingten äußerst geringen An- und Abfahrtsverkehrs scheidet die Einstufung als nicht störender Gewerbebetrieb aus.

Die Bauaufsichtsbehörde wies den eingelegten Widerspruch des Antragstellers zurück, modifizierte jedoch ihren ursprünglichen Bescheid dahingehend, dass der Antragsteller insbesondere die *gewerbliche* bzw. *entgeltliche* Nutzung der E-Ladestationen zu unterlassen habe. Die Nutzungsuntersagung begründete die Stadt damit, dass es sich um ein genehmigungspflichtiges Vorhaben handle. Da es an einer Baugenehmigung fehle, sei die Nutzungsuntersagung gerechtfertigt.

Die Beseitigung sei zudem gerechtfertigt, da das Vorhaben auch nicht genehmigungsfähig sei. Es liege außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und verstoße somit gegen den wirksamen Fluchtlinienplan. Ferner wurde angeführt, dass die öffentlichen Ladestationen zu einem „Eintrag von Fremdverkehren in das Wohngebiet“ führen, was dem Schutzzweck und den Zielen eines reinen Wohngebietes zuwiderlaufe.

In der Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht haben beide

Seiten ihre Rechtsauffassung weiter vertieft und begründet. Die Stadt ergänzte dabei, dass sich die Unzulässigkeit des Vorhabens unabhängig von dem vorhandenen Fluchtlinienplan, dessen Rechtswirksamkeit seitens des Antragstellers in Zweifel gezogen wurde, auch bereits aus § 34 Baugesetzbuch (BauGB) ergebe, da sich die Stellplätze, gerade bei einer gewerblichen Nutzung, nicht in die nähere Umgebung einfügten. Insbesondere sei eine Qualifizierung der Ladesäulen als Nebenanlagen nicht möglich, da sie nicht der Versorgung des Gebiets, sondern auch Fremder dienten. Durch die Ladestellplätze entsteht nach Ansicht der Stadt ein erhöhtes Störpotential. Ferner beeinträchtigen und gefährden die zusätzlichen Zufahrten die öffentliche Verkehrsfläche.

Der vom Grundstückseigentümer beim Verwaltungsgericht gestellte Eilantrag gegen die Verfügung der Bauaufsichtsbehörde wurde gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 2 i.V.m. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) zunächst als zulässig angesehen. Gegenstand des Eilverfahrens war dann die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage hinsichtlich der Untersagung einer privaten und einer gewerblichen Nutzung der E-Ladestationen sowie einer Nutzung der beiden bereits hergestellten Stellplätze. Dabei ging das Gericht davon aus, dass die „Wallboxen“ und die Stellplätze nicht als untrennbare Einheit zu bewerten sind. Vielmehr wurden die einzelnen baulichen Maßnahmen einer gesonderten Betrachtung und bauaufsichtlichen Prüfung unterzogen, da die „Wallboxen“ angesichts der möglichen Kabellänge auch genutzt werden können, wenn sich die Fahrzeuge der Bewohner auf den hinteren Stellplätzen des Grundstücks und nicht unmittelbar vor den „Wallboxen“ befinden.

Da die Bauaufsichtsbehörde zunächst sowohl die gewerbliche als auch die private Nutzung der E-Ladestationen untersagt hatte, war insbesondere zu klären, ob dies rechtmäßig ist oder ob es hier möglicherweise einer Differenzierung bedarf. Die Untersagung der Stellplatznutzung spielt im Zusammenhang mit dem Thema dieser Ausgabe von ISU-aktuell eine untergeordnete Rolle.

Die gerichtliche Abwägung der widerstreitenden Interessen geht nach dem Urteil des VG Darmstadt hinsichtlich der Untersagung der Stellplatznutzung sowie hinsichtlich der Untersagung der entgeltlichen – also der gewerblichen – Nutzung der E-Ladestationen zulasten des Antragstellers aus. Sie wurde daher als rechtmäßig erachtet. Demgegenüber erwies sich die verfügte Untersagung einer privaten Nutzung der E-Ladestationen als rechtswidrig.

Rechtsgrundlage der von der Stadt erlassenen Beseitigungsanordnung ist § 82 Abs. 1 Satz 1 der Hessischen Bauordnung (HBO) in der Fassung vom 28.05.2018 (GVBl S. 198). Eine solche kann ergehen, wenn Anlagen im Widerspruch zu öffentlich-rechtlichen Vorschriften errichtet oder geändert werden und nicht auf andere Weise rechtmäßige Zustände hergestellt werden können. Rechtsgrundlage der Nutzungsuntersagungen ist § 82 Abs. 1 Satz 2 HBO. Eine solche kann erfolgen, wenn Anlagen im Widerspruch zu öffentlich-rechtlichen Vorschriften genutzt werden.

Im Urteil wird ausgeführt:

„Während Stellplätze gemäß § 2 Abs. 2 Satz 3 HBO als bauliche Anlagen gelten, ergibt sich aus dem Umkehrschluss zu Ziffer 4.8 der Anlage zu § 63 HBO, welche E-Ladestationen für baugenehmigungsfrei erklärt, dass es sich bei den streitgegenständlichen „Wallboxen“ ebenfalls um Anlagen im Sinne von § 2 Abs. 1 HBO handelt.

Sowohl hinsichtlich der Beseitigung der E-Ladestationen als auch hinsichtlich der Untersagung der privaten „Wallbox“-Nutzung, der entgeltlichen „Wallbox“-Nutzung und der Stellplatznutzung kommt es entscheidend auf die materielle Baurechtswidrigkeit der Anlagen an, da sowohl die Aufstellung/Anbringung einer Ladestation (innerhalb sowie außerhalb von Gebäuden) gemäß § 63 HBO i.V.m. Ziffer 4.8 der Anlage zu § 63 HBO als auch die Errichtung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge bis 50 m<sup>2</sup> Grundfläche § 63 HBO i.V.m. Ziffer 12.3 der Anlage zu § 63 HBO keiner Baugenehmigung bedürfen.“

Die Prüfung des VG im Zuge des Rechtsstreits ergab, dass die Anbringung der „Wallboxen“ und deren *private* Nutzung mit dem materiellen Baurecht im Einklang stehen, wohingegen sich die *entgeltliche* „Wallbox“-Nutzung und die Stellplatznutzung als bauplanungsrechtlich unzulässig darstellen.

Sowohl die Errichtung der Stellplätze als auch die Anbringung der „Wallboxen“ stellen Vorhaben im Sinne des § 29 Abs. 1 BauGB dar, auf die das Bauplanungsrecht Anwendung findet. Es handelt es sich jeweils um bauliche Anlagen im Sinne von § 29 Abs. 1 BauGB, da sie in einer auf Dauer gedachten Weise ortsfest, das heißt mit dem Erdboden verbunden sind, wobei auch die Anbringung an der Hauswand, wie vorliegend im Fall der „Wallboxen“, eine Ortsfestigkeit begründet.<sup>5</sup>

Nach dem Wortlaut des Beschlusses *„kommt den Stellplätzen und den „Wallboxen“ bodenrechtliche Relevanz zu, da sie – gerade im Fall der gedachten Häufung bei typisierender Betrachtungsweise – geeignet sind, ein Bedürfnis nach einer ihre Zulässigkeit regelnden verbindlichen Bauleitplanung im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB hervorzurufen.“*<sup>6</sup>

Gerade die straßenseitige Anbringung kann das Ortsbild beeinflussen und ist daher ein städtebaulich-stadtgestalterischer Belang im Sinne von § 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB. Außerdem kann eine Vorbildwirkung für ähnliche Maßnahmen in der Vorgartenzone und an der straßenseitigen Häuserfront entfaltet werden.

Das Gericht stellte in Anlehnung an zahlreiche andere Urteile fest, dass ein Vorhaben innerhalb eines im Zusammenhang bebauten – unbeplanten – Ortsteils zulässig ist, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist<sup>7</sup>, sich jedoch der räumliche Bereich der „näheren Umgebung“ nicht schematisch, sondern nur nach der jeweiligen städtebaulichen Situation, also im Einzelfall, definieren lässt. Hierbei ist die Bebauung, in die das Grund-

5 vgl. BVerwG, Urt. v. 03.12.1992 – 4 C 27/91 – NVwZ 1993, 983

6 BVerwG, Urt. v. 07.05.2001 – 6 C 18/00 – NVwZ 2001, 1046

7 § 34 Abs. 1 BauGB

stück eingebettet ist, entscheidend.<sup>8</sup>

Im vorliegenden Fall befindet sich das streitgegenständliche Grundstück im Geltungsbereich eines älteren Fluchtlinienplanes. Anhaltspunkte dafür, dass dieser in einem formalisierten Verfahren im Sinne des § 1 Abs. 8 BauGB aufgehoben wurde, sah das Gericht nicht. Die Frage der Wirksamkeit des Fluchtlinienplanes war jedoch nicht Gegenstand der Entscheidung. Der Plan sieht einen von Bebauung freizuhaltenden Streifen auf beiden Seiten der Straße im Sinne einer begrünten Vorgartenzone vor. Danach begründen die errichteten Stellplätze im Vorgartenbereich eine unzulässige Versiegelung.

Selbst dann, wenn der Fluchtlinienplan unwirksam wäre, würde sich die Errichtung und somit auch die Nutzung der beiden Stellplätze, die für die Beurteilung der Baurechtmäßigkeit im Grundsatz eine Einheit bilden, nicht gemäß § 34 Abs. 1 BauGB in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen, weil sie hinsichtlich des Merkmals der überbauten Grundstücksfläche von der Umgebung abweichen, da eine faktische Baugrenze in Höhe der jeweiligen Häuserfront besteht. Auch wenn es bei der Bestimmung der näheren Umgebung grundsätzlich auf die *tatsächlichen* Gegebenheiten – unabhängig von ihrer formellen und materiellen Legalität – ankommt, erweist sich die Berufung des Antragstellers auf den selbst geschaffenen baurechtswidrigen Zustand zu seinen Gunsten nach den Ausführungen im Beschluss des VG Darmstadt als rechtsmissbräuchlich.

Gemessen an den vom Gericht definierten Maßstäben fügen sich die illegal errichteten Stellplätze zwar nicht in die Eigenart der näheren Umgebung ein, die „Wallboxen“ sind jedoch hinsichtlich der überbaubaren Grundstücksflächen nicht zu beanstanden, da sie nicht über die faktische Baugrenze hinausragen.

Ferner wird im Beschluss klargestellt, dass die entgeltliche Nutzung der „Wallboxen“ nicht im Einklang mit dem materiellen Baurecht steht, da diese Nutzungsart in einem reinen Wohngebiet weder generell noch ausnahmsweise zulässig ist und eine Befreiung nicht in Betracht kommt.

Was die private Nutzung entsprechender Ladestationen angeht, führt das Gericht folgendes aus:

*„Die private Nutzung der „Wallboxen“ erweist sich hingegen als gemäß § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. §§ 3, 14 Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 BauNVO bauplanungsrechtlich zulässig.“*

Hinsichtlich des Merkmals der Art der baulichen Nutzung, zu der der Fluchtlinienplan im Übrigen keine Festsetzungen trifft, erfolgt die Beurteilung nach § 34 Abs. 2 BauGB, da es sich bei der näheren Umgebung, um ein reines Wohngebiet im Sinne des § 3 BauNVO handelt. Sofern die Eigenart der näheren Umgebung einem der Baugebiete, die in der Bau-nutzungsverordnung definiert sind, entspricht, beurteilt sich die Zulässigkeit des Vorhabens nach der Art der baulichen Nutzung grundsätzlich allein danach, ob es nach der Bau-nutzungsverordnung in dem Baugebiet allgemein zulässig wäre.

<sup>8</sup> Vgl. auch BVerwG, Beschl. v. 16.06.2009 – 4 B 50.08 –, juris; OVG Mecklenburg-Vorpommern, Urt. v. 20.03.2019 – 3 LB 284/15 –, juris.

Die streitgegenständlichen „Wallboxen“ sind nicht von den gemäß § 3 Abs. 2 und Abs. 3 BauNVO generell und ausnahmsweise zulässigen Anlagen innerhalb von reinen Wohngebieten erfasst. Da es sich hierbei jedoch nicht um „Hauptanlagen“ handelt, ist ihre Zulässigkeit anhand von § 14 BauNVO zu beurteilen. Nach Auffassung des Gerichts handelt es sich um untergeordnete Nebenanlagen im Sinne von § 14 Abs. 1 Satz 1 BauNVO, die dem Nutzungszweck des in dem reinen Wohngebiet gelegenen Grundstücks dienen sowie der Eigenart des reinen Wohngebietes nicht widersprechen, soweit es sich um eine private Nutzung handelt.

Als Nebenanlagen kommen nur solche Anlagen in Betracht, die nicht Bestandteil des Hauptgebäudes sind.<sup>9</sup> Dies trifft bei sogenannten „Wallboxen“ zu, da diese trotz der Anbringung an der Hauswand nicht als Bestandteil des Hauptgebäudes zu werten sind. Vielmehr kommt ihnen eine selbstständige, von dem Wohnhaus losgelöste Funktion zu.<sup>10</sup>

Voraussetzung einer Nebenanlage ist, dass sie funktional und räumlich dem primären Nutzungszweck der in dem Baugebiet gelegenen Grundstücke bzw. des Baugebiets selbst dient und dass sie gegenüber der Hauptnutzung untergeordnet ist.<sup>11</sup> Die räumlich-gegenständliche Unterordnung der „Wallboxen“ gegenüber dem Wohnhaus war im vorliegenden Fall zu bejahen.

Die private Nutzung steht nach Auffassung des Gerichts darüber hinaus in einem speziellen Funktionszusammenhang zum Wohnhaus selbst und somit zu dem in dem faktischen reinen Wohngebiet gelegenen Grundstück, denn sie ist der Wohnnutzung im weitesten Sinne „dienlich“.

Anders verhält es sich hingegen in Bezug auf die entgeltliche Nutzung der „Wallboxen“, da diese Nutzung in keinem funktionalen Zusammenhang zur Wohnnutzung des konkreten Grundstücks steht und diesem somit nicht dient. Sie ist damit im Sinne von § 14 Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 BauNVO keine untergeordnete Nebenanlage.

Das Gericht lässt offen, ob die entgeltliche Nutzung der „Wallboxen“ – vergleichbar beispielsweise einer Nutzung von Altglas- und Altkleidercontainern – dem vorliegenden Nutzungszweck des Baugebiets als solchem im Sinne von § 14 Abs. 1 Satz 1 Alt. 2 BauNVO dient, da die in Rede stehende entgeltliche Nutzung nach der Auffassung des Gerichts bereits der Eigenart des reinen Wohngebietes widerspricht. Dieses genießt einen besonderen Schutz vor Störungen durch andere Nutzungen.

Durch die der Öffentlichkeit zugänglichen Ladestationen ist nach Auffassung des Gerichts zu erwarten, dass durch den An- und Abfahrtsverkehr die aus der allgemeinen Zweck-

<sup>9</sup> BVerwG, Beschl. v. 14.02.1994 – 4 B 18/94 – NVwZ-RR 1994, 428

<sup>10</sup> Zitat aus dem Beschluss des VG Darmstadt:

„Die „Wallboxen“ sind in gewisser Weise zufällig und aus Praktikabilitätsgründen an der Hauswand montiert, ohne dass die Hauswand und die „Wallboxen“ voneinander abhängig sind. Weder die Hauswand verliert ihre Funktion ohne die „Wallboxen“ noch die „Wallboxen“ verlieren ihre Funktion ohne die Hauswand. Gleichermäßen hätten die „Wallboxen“ an einer für deren Anbringung aufgestellten Säule vor dem Wohnhaus errichtet werden können.“

<sup>11</sup> So auch BVerwG, Urt. vom 18.02.1983 – 4 C 18/81 – NJW 1983, 2713; Urt. v. 17.12.1976 – 4 C 6/75 – NJW 1977, 2090).

bestimmung des § 3 Abs. 1 BauNVO resultierenden berechtigten Wohnnerwartungen und Wohnbedürfnisse der Bewohner dieses Baugebietes gestört werden.

Im Beschluss wird jedoch klargestellt, dass eine Vergleichbarkeit zu einer herkömmlichen Kraftstoffzapfsäule oder gar zu einer Tankstelle im baunutzungsrechtlichen Sinne nicht gegeben ist, da bei einer solchen sowohl die Fluktuation aufgrund des kurzweiligen Tankvorgangs als auch die Geruchsmissionen und Gefährdungspotenziale im Fall einer Betankung mit Benzin oder Diesel im Vergleich zu einem E-Ladevorgang deutlich erhöht sind. Im Beschluss wird jedoch auch folgendes ausgeführt: „Es ist dennoch davon auszugehen, dass die entgeltliche und jedermann zugängliche Nutzung der „Wallboxen“, die insbesondere online ausgewiesen werden und somit für einen unbegrenzten Personenkreis auch außerhalb des konkreten Wohngebietes sichtbar sind, zu einem vermehrten Aufenthalt „auswärtiger“ Fahrzeughalter und damit zu einem erhöhten An- und Abfahrtsverkehr führen wird.“

Dabei verfährt das Argument des Grundstückseigentümers, dass der konkrete Standort aufgrund der Dauer des Ladevorgangs unattraktiv sei, nicht, da nicht auszuschließen ist, dass Fahrzeuge nur zu einem gewissen Teil nachgeladen werden, um ihr Ziel zu erreichen. Damit ist also durchaus auch von kurzen Ladevorgängen auszugehen. Außerdem sei nicht auszuschließen, dass die Insassen des an die Ladestation angeschlossenen Fahrzeugs über einen längeren Zeitraum vor Ort verweilen, sich außerhalb des Fahrzeugs aufhalten, lautstark unterhalten oder telefonieren, rauchen oder Lebensmittel konsumieren.

Alles in allem handelt es sich bei der entgeltlichen Nutzung der „Wallboxen“ demnach auch nicht um eine ausnahmsweise zulässige Nebenanlage im Sinne von § 14 Abs. 2 Satz 1 BauNVO, da die „Wallboxen“ vorliegend nicht in eine baugebietsübergreifende und baugebietsunabhängige Infrastruktur eingegliedert sind. Eine Nebenanlage im vorgenannten Sinne soll den besonders wichtigen Grundbedürfnissen im Allgemeinen Rechnung tragen, die in allen Baugebieten gleichermaßen auftreten.

Bei der Versorgung der Bevölkerung über „Wallboxen“ zum Aufladen von Elektrofahrzeugen handelt es sich nach Auffassung des Gerichts aber nicht um ein Grundbedürfnis, vergleichbar mit der grundstücksbezogenen Versorgung mit Elektrizität, Gas, Wärme, Wasser u.Ä., da der Zugang zur Elektromobilität naturgemäß lediglich den Fahrern eines Elektrofahrzeugs zugutekommt.

Gegen den Beschluss des VG Darmstadt wurde Beschwerde beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof eingelegt. Der 4. Senat des VGH Hessen hat am 27. November 2024 beschlossen, dass die Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Darmstadt vom 13. November 2023 - 2 L 419/23. DA - zurückzuweisen ist (VGH Hessen 4 B 1726/23).

Auch der VGH stellte dabei fest, dass eine E-Tankstelle nicht unter die ausnahmsweise zulässigen Läden oder Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 3 BauNVO falle und damit in einem reinen Wohngebiet unzulässig ist. Die Untersagung einer

gewerblichen bzw. entgeltlichen Nutzung der streitgegenständlichen Wallboxen wurde daher als rechtmäßig erkannt und das Urteil des VG bestätigt.

Durch die der Öffentlichkeit zugänglichen Ladestationen sei zu erwarten, dass durch den An- und Abfahrtsverkehr die aus der allgemeinen Zweckbestimmung des § 3 Abs. 1 BauNVO resultierenden berechtigten Wohnnerwartungen und Wohnbedürfnisse der Bewohner dieses Baugebietes gestört werden.

In dem Beschluss heißt es unter anderem: „Aufgrund der im Beschwerdeverfahren dargelegten Gründe, auf die das Beschwerdegericht gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO bei der rechtlichen Überprüfung der angegriffenen Entscheidung beschränkt ist, ergibt sich nicht, dass die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Darmstadt vom 13. November 2023 - 2 L 419/23.DA - im Ergebnis fehlerhaft und der Antrag des Antragstellers ... begründet ist.“

Der VGH kommt zusammenfassend zur Auffassung, dass das Verwaltungsgericht zutreffend zu dem Ergebnis gekommen ist, dass die seitens der Bauaufsichtsbehörde verfügte Nutzungsuntersagung der beiden Stellplätze und die Untersagung einer gewerblichen bzw. entgeltlichen Nutzung der Wallboxen rechtmäßig ist und sich als bauplanungsrechtlich unzulässig darstellt.

## FAZIT

Ladestationen für Elektrofahrzeuge gelten, sofern sie nicht entgeltlich durch Jedermann genutzt werden können, als untergeordnete Nebenanlagen im Sinne von § 14 Abs. 1 Satz 1 BauNVO. Es handelt sich dabei grundsätzlich um bauliche Anlage im Sinne des Bauordnungsrechts. Ihre Errichtung ist jedoch i.d.R. ohne Baugenehmigung möglich. Handelt es sich jedoch um gewerblich betriebene Ladesäulen oder Elektrotankstellen, so sind dies gewerbliche Anlagen, die nicht in allen Baugebieten allgemein zulässig sind. Einzelne Ladesäulen fallen dabei wohl nicht unter den Begriff „Tankstelle“, eine größere „Elektrotankstelle“ ist jedoch mit einer konventionellen Tankstelle vergleichbar. In Bebauungsplänen wird daher künftig auf eine klar definierte Festsetzung zu deren Zulässigkeit zu achten sein.

## IMPRESSUM

ISU-aktuell ist eine Veröffentlichung des Ingenieurbüros für Städtebau und Umweltplanung mbH. Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigungen, auch auszugsweise, Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen zu kommerziellen Zwecken nur mit schriftlicher Genehmigung der ISU GmbH.

**Herausgeber:** ISU - Ingenieurbüro für Städtebau und Umweltplanung mbH · Hermine-Albers-Straße 3 · 54634 Bitburg · Amtsgericht Wittlich HRB 41017 · Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE 149936100

### Geschäftsführer:

Dipl.-Ing. Karsten Hartmuth - Dipl.-Ing. Klaus Zimmermann

Telefon +49 6561 944901 - Fax +49 6561 944902

E-Mail: info@i-s-u.de - Web: www.i-s-u.de

**Inhalt und Redaktion:** Dipl.-Ing. Klaus Zimmermann

**DTP-Realisation:** BohnFoto&Design, 54636 Trimport

**Copyright:** Inhalte, Konzept, Layout und Fotos unterliegen dem Urheberrecht.

**Fotos:** Büro ISU, BohnFoto&Design, Pixabay Stockimages