

Forum Elektromobilität Schleswig-Holstein  
Aktuelle Entwicklungen beim Rechtsrahmen  
der Elektromobilität

Kiel, 29.11.2023

## Kurzprofil BBH-Gruppe



Die BBH-Gruppe besteht aus der Kanzlei Becker Büttner Held (BBH), der BBH AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, der Unternehmensberatung BBH Consulting AG (BBHC), dem Quartiergestalter BBH Immobilien und der BBH Solutions.

Unser besonderes Kennzeichen ist der interdisziplinäre Beratungsansatz, der sich durch die Zusammenarbeit von Rechtsanwält\*innen, Wirtschaftsprüfer\*innen, Steuerberater\*innen sowie Ingenieur\*innen, Wirtschaftsexpert\*innen und IT-Fachleuten auszeichnet.

Zusammen entwickeln wir für Sie passgenaue Lösungen für alle Unternehmenslagen.

- ▶ rund 600 Mitarbeiter\*innen
- ▶ über 4.000 Mandanten

## Kurzprofil BBH



Becker Büttner Held gibt es seit 1991. Bei uns arbeiten Rechtsanwält\*innen, Wirtschaftsprüfer\*innen und Steuerberater\*innen – sowie weitere Expert\*innen in der BBH-Gruppe. Wir betreuen über 4.000 Mandanten und sind die führende Kanzlei für die Energie- und Infrastrukturwirtschaft.

BBH ist bekannt als „die“ Stadtwerke-Kanzlei. Wir sind aber auch viel mehr. In Deutschland und auch in Europa.

Die dezentralen Versorger, die Industrie, Verkehrsunternehmen, Investoren sowie die Politik, z.B. die Europäische Kommission, die Bundesregierung, die Bundesländer und die öffentlichen Körperschaften, schätzen BBH.

- ▶ rund 250 Berufsträger\*innen in Berlin, München, Köln, Hamburg, Stuttgart, Erfurt & Brüssel
- ▶ registrierte Interessenvertretung – Lobbyregister beim Deutschen Bundestag – R000790

## Jan-Hendrik vom Wege



Herr vom Wege berät Unternehmen umfassend bei energie- und zivilrechtlichen Fragestellungen, Vertragsgestaltungen und strategischen Themen. Derzeit befasst er sich mit Projekten in den Bereichen Wasserstoff, E-Mobility und der Digitalisierung der Energiewirtschaft. Er ist Experte für Smart Metering.

- ▶ Geboren 1977 in Hamburg
- ▶ 1997 bis 2002 Studium der Rechtswissenschaften in Hamburg und Leuven/Belgien
- ▶ 2002 bis 2004 Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bundestag
- ▶ 2004 Tätigkeit für die Deutsch-Amerikanische Handelskammer in Atlanta/USA
- ▶ Seit 2005 Rechtsanwalt bei BBH Berlin und seit 2013 Partner bei BBH

**Rechtsanwalt · MBA · Partner**

20355 Hamburg · Kaiser-Wilhelm-Str. 93 · +49 (0)40 34 10 69-500 · [jan-hendrik.vom.wege@bbh-online.de](mailto:jan-hendrik.vom.wege@bbh-online.de)

# Agenda

- 1. Clean Vehicle Directive (CVD)**
2. Errichtung von Ladesäulen nach der Landesbauordnung Schleswig-Holstein
3. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)
4. § 14a EnWG und das Smart-Meter-Gateway im Kontext Elektromobilität

# Clean Vehicle Directive (CVD)

- ▶ Europäische Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge
- ▶ In Deutschland umgesetzt durch Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) vom 15.07.2021
- ▶ Adressat: Öffentliche Hand und (private) Sektorenauftraggeber
- ▶ Verbindliche Mindestziele für Beschaffung von emissionsarmen und –freien PKWs, leichten Nutzfahrzeugen, schweren Nutzfahrzeugen (LKW) sowie Bussen

DIRECTIVE (EU) 2019/1161 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL  
of 20 June 2019  
amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles  
(Text with EEA relevance)

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,  
Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union, and in particular Article 192(1) thereof,  
Having regard to the proposal from the European Commission,  
After transmission of the draft legislative act to the national parliaments,  
Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee <sup>(1)</sup>,  
Having regard to the opinion of the Committee of the Regions <sup>(2)</sup>,  
Acting in accordance with the ordinary legislative procedure <sup>(3)</sup>,

Whereas:

- (1) In accordance with the conclusions of the European Council of 23-24 October 2014, the Union is committed to a sustainable, competitive, secure and decarbonised energy system. The Commission's Communication of 22 January 2014 entitled 'A policy framework for climate and energy for the period from 2020 to 2030' establishes ambitious commitments for the Union to further reduce greenhouse gas emissions by at least 40 % by 2030 as compared to 1990 levels, to increase the proportion of renewable energy consumed to at least 27 %, to make energy savings of at least 27 %, and to improve the Union's energy security, competitiveness and sustainability. Since then, Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council <sup>(4)</sup> set a share of energy from renewable sources of at least 32 % of the Union's gross final consumption of energy by 2030, and Directive (EU) 2018/2002 of the European Parliament and of the Council <sup>(5)</sup> set a new energy efficiency target for the Union by 2030 of at least 32,5 %.
- (2) In its Communication of 20 July 2016 entitled 'A European Strategy for Low-Emission Mobility' the Commission announced that in order to meet the Union's commitments pledged at the 21st Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change held in Paris in 2015, the decarbonisation of the transport sector must be accelerated and that therefore greenhouse gas emissions and air pollutant emissions from transport will need to be firmly on the path towards zero by mid-century. Moreover, emissions of air pollutants from transport that are harmful to health and the environment need to be significantly reduced without delay. That can be achieved by an array of policy initiatives, including measures that support a shift towards public transport and the use of public procurement to promote clean vehicles.
- (3) In its Communication of 31 May 2017 entitled 'Europe on the Move: an agenda for a socially fair transition towards clean, competitive and connected mobility for all' the Commission underlines that increased production and uptake of clean vehicles, alternative fuels infrastructure and new mobility services which take advantage of digitalisation and automation in the Union offer multiple benefits to Union citizens, Member States and industries. Those benefits include safer and seamless mobility solutions and the reduction of exposure to harmful pollutant emissions. Furthermore, as stated in the State of the Union address of 13 September 2017, one of the main objectives for the Union is to become a world leader in decarbonisation.
- (4) As was announced in the Commission's Communication 'Europe on the Move', this Directive forms part of a second package of proposals, which will contribute to the Union's drive towards low-emission mobility. That package, which was presented in the Commission's Communication of 8 November 2017 entitled 'Delivering on low-emission mobility — A European Union

# Ziele von CVD und deren Umsetzung mit dem SaubFahrzeugBeschG

## ▶ (Haupt-)Ziele: Co2-Neutralität und Nachhaltigkeit

- Verbesserung der Luftqualität in Städten
- Verringerung von Verkehrslärm
- Weniger Treibhausgase
- Schaffung eines Marktes für emissionsfreie Fahrzeuge

## ▶ Umsetzung mithilfe von Mindestzielen über zwei Referenzzeiträume

(1. Zeitraum: 02.08.2021 – 31.12.2025; 2. Zeitraum: 01.01.2026 – 31.12.2030)

- Feste Quoten für die Beschaffung von „sauberen Fahrzeugen“
- Anrechnungsmöglichkeit von bereits beschafften Fahrzeugen für CVD-Mindestziele, sofern die Grenzwerte zu CO<sub>2</sub>- und Luftschadstoffemissionen gemäß CVD-Vorgaben eingehalten werden

# Überblick Mindestziele des SaubFahrzeugBeschG

Fahrzeug- klasse	Definition „sauberes Fahrzeug“		Beschaffungsquoten 1. Referenzzeitraum, 02.08.2021 bis 31.12.2025	Beschaffungsquoten 2. Referenzzeitraum, 01.01.2026 bis 31.12.2030
<b>Pkw</b>	50 g CO <sub>2</sub> / km, 80% Luftschadstoffe (Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte nach RDE)	ab 2026: 0 g CO <sub>2</sub> / km, k.A. zu Luftschadstoff- emissionen	38,5 %	
<b>leichte Nfz (&lt; 3,5 t zGM)</b>	50 g CO <sub>2</sub> / km, 80% Luftschadstoffe (Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte nach RDE)		38,5 %	
<b>Lkw (&gt; 3,5 t zGM)</b>	Nutzung alternativer Kraftstoffe (lt. Art. 2 AFID bspw. Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische Kraftstoffe**, Biokraftstoffe**)		10 %	15 %
<b>Busse (&gt; 5 t zGM)</b>			45 % *	65 % *

## Definition „saubere Fahrzeuge“ gemäß CVD unterschiedlich:

- Für **Pkw und leichte Nutzfahrzeuge** gelten Grenzwerte zu CO<sub>2</sub>- und Luftschadstoffemissionen
- Für **schwere Nutzfahrzeuge und Busse** ist die Nutzung alternativer Kraftstoffe entscheidend (z. B. Strom, Wasserstoff, Erdgas..)

Quelle: BMDV; [BMDV - Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge \(bund.de\)](https://www.bund.de) (zuletzt aufgerufen am 27.11.2023)



# Agenda

1. Clean Vehicle Directive (CVD)
2. **Errichtung von Ladesäulen nach der Landesbauordnung Schleswig-Holstein**
3. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)
4. § 14a EnWG und das Smart-Meter-Gateway im Kontext mit Elektromobilität

## Verfahrensfreiheit oder Genehmigungsbedürftigkeit?

- ▶ Eröffnung des Bauplanungsrechts? → Nur (+), wenn Ladesäule = bauliche Anlage
  - Neuste Rechtsprechung (VGH München und OVG Berlin-Brandenburg) **verneinen** Eigenschaft einer Ladesäule als bauliche Anlage gemäß § 29 BauGB
    - Ladesäule ist „**Zubehör zur Straße** im straßenrechtlichen Sinne“
  - Übertragbarkeit auf **Landesvorschriften Schleswig-Holstein weiterhin offen**, jedenfalls aber ähnlich lautende Vorschrift in § 2 Abs. 2 Nr. 3 StrWG-SH zu „Öffentliche Straßen“
    - *„Zu den öffentlichen Straßen gehören: **das Zubehör**, das sind die Verkehrszeichen, die Verkehrseinrichtungen und –anlagen aller Art, die der Sicherheit des Straßenverkehrs oder dem Anliegerschutz dienen, einschließlich der Lärmschutzanlagen, und die Bepflanzung, ...“*
- ▶ Verfahrensfreiheit = Keine Genehmigungsbedürftigkeit; keine Anzeigepflicht
  - Trotz Verfahrensfreiheit aber materielle Bindung an das Baurecht
  - Zudem: Einschränkung über „*Vollzugsbekanntmachung zur Landesbauordnung*“

# Verfahrensfreie Bauvorhaben nach § 61 Abs. 1 Nr. 15b) LBO

## Verfahrensfreie Bauvorhaben

### Rechtsgrundlage § 61 Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) Bauaufsichtlich verfahrensfrei sind die Anlagen, die in § 61 LBO aufgelistet sind.

Für diese Anlagen ist kein Baugenehmigungsverfahren nach der Landesbauordnung erforderlich. Trotz ihrer Verfahrensfreiheit ist die Einhaltung der bauordnungs- und planungsrechtlichen und sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, wie etwa Regelungen über Abstandflächen und Festsetzungen eines gegebenenfalls bestehenden Bebauungsplanes zu beachten.

Zu den **verfahrensfreien Anlagen** gehören unter anderem

- Gebäude ohne Aufenthaltsraum, Toilette und Feuerstätte mit einem Brutto-Rauminhalt bis zu 30 m<sup>3</sup>, im Außenbereich (nur) bis zu 10 m<sup>3</sup> (nicht darunter fallen Garagen, Verkaufs- und Ausstellungsstände) (§ 61 Abs. 1 Nr. 1a LBO).
- Notwendige Garagen und Fahrradgaragen einschließlich überdachter Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder in Grenznähe oder auf der Grenze mit bis zu 9,00 m Gesamtlänge (inklusive Dachüberstand) und mit einer mittleren Wandhöhe bis zu 3,00 m über der an der Grundstücksgrenze festgelegten Geländeoberfläche (natürlicher Geländeverlauf) und einer Brutto-Grundfläche bis zu 30 m<sup>2</sup>. (§ 61 Abs. 1 Nr. 1b LBO – zum Begriff notwendige Garagen § 49 Abs. 1 LBO).
- Landwirtschaftlich, forstwirtschaftlich und erwerbsgärtnerisch genutzte Gebäude ohne Aufenthaltsraum, Toilette und Feuerstätte bis zu 4,00 m Firsthöhe zur Unterbringung von Ernteerzeugnissen, Geräten oder zum vorübergehenden Schutz von Tieren (§ 61 Abs. 1 Nr. 1c LBO).
- Überdachungen ebenerdiger Terrassen mit einer Fläche bis zu 30 m<sup>2</sup> und einer Tiefe bis zu 3,00 m. Werden seitliche Wände ausgeführt, handelt es sich nicht um Terrassenüberdachungen i.S. dieser Vorschrift. Diese sind bauantragspflichtig. (§ 61 Abs. 1 Nr. 1g LBO)
- Soweit sie nicht an Kulturdenkmälern oder im Umgebungsschutzbereich von Kulturdenkmälern angebracht oder aufgestellt werden, gehören zu den bauaufsichtlich verfahrensfreien Anlagen nach § 61 Abs. 1 Nr. 3 Buchstaben a bis c LBO auch folgende Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien:

**Buchstabe a**  
(gebäudeabhängige) Solaranlagen in, an und auf Dach- und Außenwandflächen von Gebäuden (der Gebäudeklassen 1 bis 3) und die damit verbundene Änderung der Nutzung oder der äußeren Gestalt des (jeweiligen) Gebäudes; die Brandschutzabstände nach § 32 Abs. 5 LBO sind einzuhalten. Solaranlagen müssen 1,25 m von Brandwänden und von Wänden, die anstelle von Brandwänden zulässig sind und die weniger als 30 cm über die Bedachung geführt sind, entfernt sein, wenn sie aus brennbaren Baustoffen (normal- oder schwerentflammbar klassifiziert) bestehen.

Die Verfahrensfreiheit gilt nicht, wenn ein oberirdisches Gebäude der Gebäudeklasse 4 oder 5 bzw. ein Hochhaus betroffen ist;

**Buchstabe b**  
gebäudeunabhängige Solaranlagen mit einer Höhe bis zu 3,00 m und einer Gesamtlänge bis zu 9,00 m (§ 6 Abs. 8 Satz 2 LBO);

#### Buchstabe c

Windenergieanlagen bis zu 10,00 m Höhe gemessen von der Geländeoberfläche bis zum höchsten Punkt der vom Rotor bestrichenen Fläche und einem Rotordurchmesser bis zu 3,00 m in Kleinsiedlungs-, Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten sowie in vergleichbaren Sondergebieten und im Außenbereich, soweit es sich nicht um geschützte Teile von Natur und Landschaft im Sinne des § 20 Abs. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes oder um Natura-2000-Gebiete im Sinne von § 7 Abs. 1 Nr. 8 des Bundesnaturschutzgesetzes handelt.

- Blockheizkraftwerke, Brennstoffzellen und Wärmepumpe (§ 61 Abs. 4 Buchstabe c LBO)
  - Ortsfeste Behälter für brennbare oder wassergefährdende Flüssigkeiten mit einem Brutto-Rauminhalt bis zu 10 m<sup>3</sup> einschließlich Rohrleitungen, Auffangräumen und Auffangvorrichtungen, der zugehörigen Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen sowie Schutzvorkehrungen (§ 61 Abs. 1 Nr. 6b LBO)
  - Wände und Einfriedungen bis 2,00 m Höhe (§ 61 Abs. 1 Nr. 7a LBO)
  - Selbstständige Aufschüttungen oder Abgrabungen, die nicht größer als 1.000 m<sup>2</sup> sind und deren zu verbringende Menge nicht mehr als 30 m<sup>3</sup> beträgt (§ 61 Abs. 1 Nr. 9 LBO)
  - Werbeanlagen mit einer Ansichtsfläche bis zu einer Größe von 1 m<sup>2</sup> (§ 61 Abs. 1 Nr. 12a); Werbeanlagen an der Stätte der Leistung mit bis zu 10,00 m Höhe über der festgelegten Geländeoberfläche in (durch Bebauungsplan festgesetzten) Gewerbe- und Industriegebieten sowie in vergleichbaren Sondergebieten, soweit sie nicht an Kulturdenkmälern oder im Umgebungsschutzbereich von Kulturdenkmälern angebracht oder aufgestellt werden, und – soweit sie in, auf oder an einer bestehenden baulichen Anlage errichtet werden – auch die damit verbundene Änderung der Nutzung oder der äußeren Gestalt der Anlage (§ 61 Abs. 1 Nr. 12f LBO)
  - Notwendige Stellplätze mit einer Nutzfläche bis zu 50 m<sup>2</sup> je Grundstück sowie dessen Zufahrten und Fahrgassen (§ 61 Abs. 1 Nr. 14b LBO)
  - Regale mit einer Höhe bis zu 7,50 m Oberkante Lagergut (§ 61 Abs. 1 Nr. 15c LBO)
- (Hinweis: Regallager mit einer Oberkante Lagerguthöhe von mehr als 7,50 m sind Sonderbauten im Sinne des § 2 Abs. 4 Nr. 19 LBO und sind somit baugenehmigungspflichtig.)
- Zapfsäulen und Tankautomaten genehmigter Tankstellen sowie Ladepunkte für Elektrofahrzeuge (§ 61 Abs. 1 Nr. 15b LBO)
  - (andere) unbedeutende Anlagen oder unbedeutende Teile von Anlagen wie Hauseingangsüberdachungen, Markisen, Rollläden, Terrassen, Maschinenfundamente, Straßenfahrzeugwaagen, Pergolen, Jägerstände, Wildfütterungen, Bienenfreistände, Taubenhäuser, Hofeinfahrten und Teppichstangen (§ 61 Abs. 1 Nr. 15g LBO)

Zu den verfahrensfreien Anlagen gemäß § 61 Abs. 1 Nr. 15b) LBO gehören: „Zapfsäulen und Tankautomaten genehmigter Tankstellen sowie Ladepunkte für Elektrofahrzeuge und die damit verbundene Änderung der Nutzung“

# Ergänzende Vorgaben zu § 61 Abs. 1 Nr. 15b) LBO Vollzugsbekanntmachung zur Landesbauordnung



Zu § 61 Absatz 1 Nummer 15 Buchstabe b

37. Zu unterscheiden ist zwischen der Verfahrensfreiheit

- von Zapfsäulen und Tankautomaten auf genehmigten Tankstellen (§ 18 Absatz 1 Nummer 6 der Betriebssicherheitsverordnung – BetrSichV) und
- von Ladestationen für Elektromobilität.

Die Verfahrensfreiheit der Zapfsäulen und Tankautomaten bzw. der Ladestationen umfasst auch eine ggf. damit verbundene Nutzungsänderung, so z. B. eine hinzutretende gewerbliche Nutzung.

38. Es muss sich insoweit allerdings um selbstständige Vorhaben (Nr. 4 und Nr. 8 zu § 61 VollzBekLBO) handeln. D. h. im Falle von freistehenden öffentlichen oder privaten Ladestationen für Elektromobilität, dass diese zwar mehrere Ladeanschlüsse („Steckdosen“) haben können, dies aber nur an einem Standort. Die Verfahrensfreiheit umfasst nicht die Errichtung einer E-Tankstelle mit mehreren Ladesäulen bzw. Automaten.

39. Soll eine Ladestation für Elektromobilität auf einer genehmigten Tankstelle errichtet werden, kann dies die Genehmigungsfrage nach § 18 Absatz 1 Nummer 6 BetrSichV erneut aufwerfen, insbesondere wenn die Ladestation für Elektromobilität im Explosionsbereich der Tankstelle errichtet wird. Tankstellen sind nach § 2 Gesetz über überwachungsbedürftige Anlagen (ÜAnIG) i. V. mit § 2 Absatz 13 BetrSichV überwachungsbedürftige Anlagen und nach § 18 BetrSichV erlaubnispflichtig. Die zuständige Erlaubnisbehörde ist die staatliche Arbeitsschutzbehörde (Tz. 3.1.2.1 des Organisations- und Verfahrenserlasses). Die Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Ladesäulenverordnung – LSV) ist zu beachten.

Verfahrensfreiheit besteht für:

- **Einzelvorhaben** bei freistehenden öffentlichen Ladesäulen oder privaten Ladesäulen (auch bei mehreren Ladeanschlüssen)
- **Ladesäulen in oder an Gebäuden** (= Teile von Leitungsanlagen und Bestandteil der technischen Gebäudeausrüstung)

Vorgaben nach Nr. 4 und Nr. 8 zu § 61 VollzBekLBO:

Die Verfahrensfreiheit wird nicht per se dadurch aufgehoben, dass im **räumlichen Zusammenhang** mehrere verfahrensfreie Bauvorhaben errichtet werden. Erforderlich ist jedoch, dass es sich bei den jeweiligen Vorhaben um **selbständige Einzelvorhaben** handelt.

**Keine** Verfahrensfreiheit bei Gesamtvorhaben oder E-Tankstelle:  
„Die Verfahrensfreiheit umfasst nicht die Errichtung einer E-Tankstelle mit mehreren Ladesäulen bzw. Automaten“

# Agenda

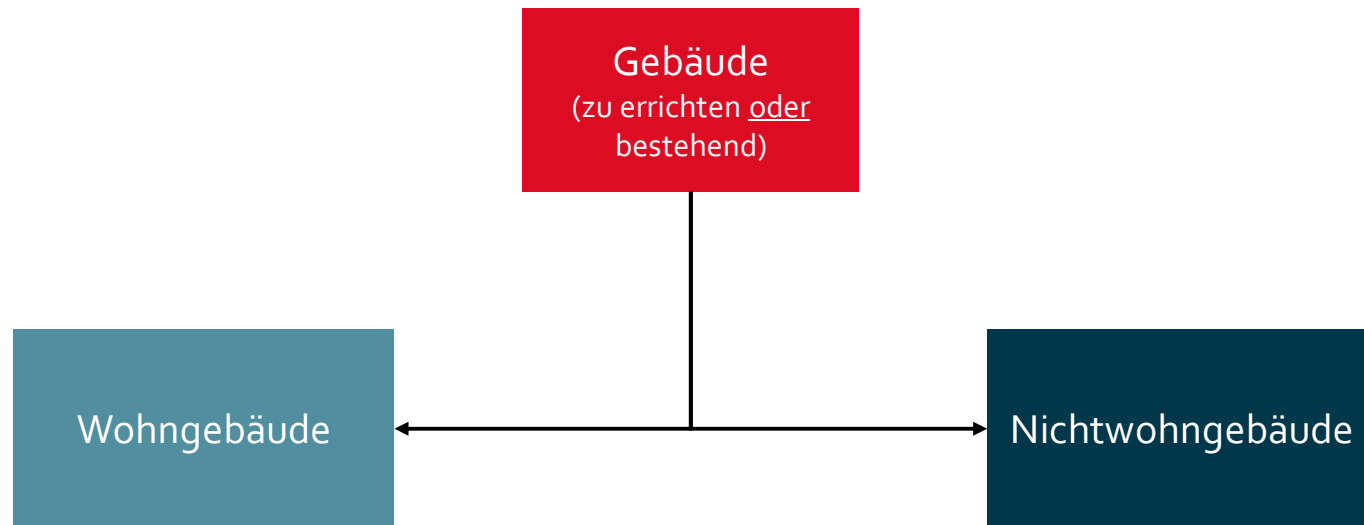
1. Clean Vehicle Directive (CVD)
2. Errichtung von Ladesäulen nach der Landesbauordnung Schleswig-Holstein
3. **Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)**
4. § 14a EnWG und das Smart-Meter-Gateway im Kontext mit Elektromobilität

# Überblick zum Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)



- ▶ **Inkrafttreten: 25.03.2021**
- ▶ **Ziel:** Umsetzung Vorgaben aus EU-RL zur Errichtung von und die Ausstattung mit der vorbereitenden **Leitungsinfrastruktur** und der **Ladeinfrastruktur** für die Elektromobilität in **zu errichtenden und bestehenden Gebäuden**.
- ▶ **Adressat:** Gebäudeeigentümer
- ▶ **Übergangszeitraum:** Keine Anwendung des GEIG, wenn Bauantragstellung, Antrag auf bauaufsichtliche Zustimmung oder Bauanzeige **vor Inkrafttreten des GEIG**
  - Nicht genehmigungsbedürftige Vorhaben: in Kenntnis setzen der zuständigen Behörde bzw. Beginn der Bauausführung **vor Inkrafttreten des GEIG**

## GEIG – Anwendungsbereich (1)



Wohngebäude ist ein Gebäude, das nach seiner Zweckbestimmung überwiegend dem Wohnen dient (einschließlich Wohn-, Alten- und Pflegeheime sowie ähnliche Einrichtungen)

Nichtwohngebäude ist ein Gebäude, das kein Wohngebäude ist.

## GEIG – Anwendungsbereich (2)

- ▶ § 1 Abs. 2 GEIG: Gebäude von **KMU** unterfallen GEIG nicht, wenn
  - kleine und mittlere Unternehmen (**KMU**) = Gebäudeeigentümer und
  - überwiegende Nutzung des Gebäudes **durch KMU** (d. h. über 50 Prozent der Gebäudefläche für **eigene** unternehmerische Tätigkeit)
  - KMU: < 250 beschäftigte Personen und Jahresumsatz von höchstens 50 Mio. EUR oder Jahresbilanzsumme von höchstens 43 Mio. EUR
  
- ▶ **Größere Renovierung**: Wenn Kosten für Lade- und Leitungsinfrastruktur **7 Prozent** der Gesamtkosten der Renovierung überschreiten, dann Befreiung von Ausstattungspflicht (§ 14 GEIG)
  - **Aus der Gesetzesbegründung**: „Eine größere Renovierung, bei der mehr als 25 Prozent der Oberfläche der Gebäudehülle einer Renovierung unterzogen werden, muss eine Maßnahme an solchen Bauteilen der Gebäudehülle sein, durch die der **Wärmeenergiebedarf des Gebäudes unmittelbar beeinflusst** wird.“



# Einbaupflichten nach dem GEIG

## ► Nichtwohngebäude

- Neubau:
  - > **6 Stellplätze** innerhalb oder angrenzend an Gebäude
- Bestand:
  - > **10 Stellplätze** bei größerer Renovierung i.S.d. § 2 Nr. 5 GEIG + Einbeziehung von Parkplatz oder elektrischer Infrastruktur
- **Einbaupflicht:**
  - mind. **1 Ladepunkt** (keine Mindestleistung) + jeder 3. Stellplatz mit „**Leitungsinfrastruktur**“ (z.B. Leerrohre, Kabelpitschen; keine Stromleitungen erf.)
- **Nachrüstpflcht für Gebäude:**
  - > 20 Stellplätze: „nach dem“ 01.01.2025 – 1 Ladepunkt

## ► Wohngebäude

- Neubau:
  - > **5 Stellplätze** innerhalb oder angrenzend an Gebäude
- Bestand:
  - > **10 Stellplätze** bei größerer Renovierung i.S.d. § 2 Nr. 5 GEIG + Einbeziehung von Parkplatz oder elektrischer Infrastruktur
- **Einbaupflicht:**
  - jeder Stellplatz mit „**Leitungsinfrastruktur**“ (z.B. Leerrohre, Kabelpitschen; keine Stromleitungen erfasst!)

# Vorschlag der EU-KOM zur Änderung der Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie vom 14.03.2023 (1)



## ▶ Alte RL (Art. 8)

### ▶ Neue Nichtwohngebäude und Bestand bei größerer Renovierung:

> **6/10 Stellplätze** innerhalb oder angrenzend an Gebäude

- **Einbaupflicht:** mind. 1 Ladepunkt, jeder 5. Stellplatz mit „Leitungsinfrastruktur“

### ▶ Bestand Nichtwohngebäude:

> 20 Stellplätze

- 1 Ladepunkt ab 01.01.2025

## ▶ Änderung (Art. 12)

### ▶ Neue Nichtwohngebäude und Bestand bei größerer Renovierung:

> **5 Stellplätze** innerhalb oder angrenzend an Gebäude

- **Einbaupflicht:** mind. 1 Ladepunkt (**bei neuen Bürogebäuden 1 Ladepunkt pro 2 Stellplätze**), **Vorverkabelung für jeden Stellplatz** (gleichzeitige Nutzung aller LP muss möglich sein)

### ▶ Bestand Nichtwohngebäude:

> 20 Stellplätze

- **Einbaupflicht:** **1 Ladepunkt pro 10 Stellplätze bis 01.01.2027**

# Vorschlag der EU-KOM zur Änderung der Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie vom 14.03.2023 (2)



## ▶ Alte RL (Art. 8)

### ▶ Neue Wohngebäude und Bestand bei größerer Renovierung:

> **5/10 Stellplätze** innerhalb oder angrenzend an Gebäude

- **Einbaupflicht:** für jeden Stellplatz „Leitungsinfrastruktur“

## ▶ Änderung (Art. 12)

### ▶ Neue Wohngebäude und Bestand bei größerer Renovierung:

> **3 Stellplätze** innerhalb oder angrenzend an Gebäude

- **Einbaupflicht:** **Vorverkabelung** für jeden Stellplatz (gleichzeitige Nutzung aller LP muss möglich sein)
- Alle Ladepunkte müssen zum **intelligenten Laden** und ggf. zum **bidirektionalen Laden** fähig sein

# Agenda

1. Clean Vehicle Directive (CVD)
2. Errichtung von Ladesäulen nach der Landesbauordnung Schleswig-Holstein
3. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)
4. **§ 14a EnWG und Smart-Meter-Gateway im Kontext mit Elektromobilität**

## Ladesäulenverordnung (LSV) – Überblick

- ▶ LSV regelt techn. Vorgaben, punktueller Laden, Anzeige ggü. BNetzA
  - **Inkrafttreten 2. Novelle am 01.01.2022** (Kontaktlose Zahlung ab 01.07.2023)
  - Konkretisierung des Begriffes der **öffentlichen Zugänglichkeit**
    - „[...] der zum Ladepunkt gehörende Parkplatz von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmtem Personenkreis tatsächlich befahren werden kann, **es sei denn, der Betreiber hat am 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 nicht allein dadurch bestimmt, dass die Nutzung des Ladepunkts von einer Anmeldung oder Registrierung abhängig gemacht wird [...].**“
  - Beschränkung auf Geschäftszeiten steht öff. zugängl. nicht entgegen
  - Parkhaus (+), Besucherparkplatz Flughafen (+), Supermarkt (+), Mehrfamilienhaus (-), Mitarbeiterparkplatz (-), Hotel (-)

# Ladesäulenverordnung (LSV) – Abwicklung energiewirtschaftlich relevanter Mess- und Steuerungsvorgänge (1)



- ▶ Bei Aufbau eines Ladepunktes muss sichergestellt werden, dass **energiewirtschaftlich relevante Mess- und Steuerungsvorgänge über SMGW** abwickelbar sind
  - bei Inbetriebnahme ab 01.03.2022
  - Welche Vorgänge sind energiewirtschaftlich relevant? (siehe nächste Folie)
  - LSV begründet aber keine Einbaupflicht – richtet sich nach MsbG!

# Ladesäulenverordnung (LSV) – Abwicklung energiewirtschaftlich relevanter Mess- und Steuerungsvorgänge (2)



## ► Gesetzesbegründung:

*Energiewirtschaftlich relevant ist dabei **nicht jeder Abrechnungsvorgang gegenüber einem Endkunden**, sondern sind nur diejenigen Mess- und Steuerungsvorgänge, die im Sinne des einschlägigen energiewirtschaftlichen Fachrechts zum Zweck der Netz- und Marktintegration der Ladepunkte **bilanzierungs-, abrechnungs- oder netzrelevant sind**. Dies betrifft insbesondere die **Abrechnung der bezogenen Energie gegenüber dem Ladepunktbetreiber**.*

*Energiewirtschaftlich relevante **Steuerungsvorgänge** sind darüber hinaus u.a. die in § 14a des Energiewirtschaftsgesetzes geregelten Fälle.*

*Solange und soweit nicht solche energiewirtschaftlich relevanten Mess- und Steuerungsvorgänge beim öffentlichen Laden am Ladepunkt selbst vorgenommen werden, folgt aus dem Verweis auf das Messstellenbetriebsgesetz auch, dass der einzelne Ladepunkt nicht direkt mit einem Smart-Meter-Gateway verbunden oder ein Smart-Meter-Gateway im Ladepunkt verbaut sein und die notwendige Authentifizierung von Fahrern von elektrisch betriebenen Fahrzeugen nicht über das Smart-Meter-Gateway erfolgen muss. In solchen Fällen ist der **Netzanschlusspunkt** der richtige Einbauort für das Smart-Meter-Gateway.*

## ► Konkretisierung durch § 19 Abs. 2 Satz 2 MsbG

## Einbaupflichten für iMS

- ▶ Ausnahme von Einbaupflicht für LI nach § 48 MsbG a.F. Ende 2020 ausgelaufen
- ▶ Keine speziellen **Einbaupflichten** für LI – Einbau richtet sich nach allgem. Vorgaben, d.h.
  - Letztverbraucher mit Jahresverbrauch > 6.000 kWh
  - Letztverbraucher mit Vereinbarung nach § 14a EnWG
  - Anlagenbetreiber mit installierter Leistung über 7 kW
- ▶ Müssen **Steuerung und Abrechnung** von Ladevorgängen über das Smart-Meter-Gateway erfolgen?
  - Zur Datenverarbeitung energiewirtschaftlich relevanter Mess- und Steuerungsvorgänge dürfen ausschließlich iMsys verwendet werden (§ 19 Abs. 2 MsbG)
  - Die energiewirtschaftlich relevante Mess- und Steuerungsvorgänge sind abschließend mit Bezug auf die Standard- und Zusatzleistungen aufgezählt
  - Die Steuerung von Ladevorgängen ist hiervon nicht erfasst
  - Die Übermittlung von Messwerten ist erfasst, wenn sie Abrechnungsrelevanz haben



**Reduziertes Netzentgelt für „*netzdienliche  
Steuerung*“ und Neuregelung des § 14a EnWG**

# Veröffentlichung der finalen Festlegungen zu § 14a EnWG am 27.11.2023



- ▶ BNetzA veröffentlicht am **27.11.2023** nach einer zweiten Konsultation ihre Festlegungen, wie **steuerbare Verbrauchseinrichtungen** sicher und zügig in das **Stromnetz integriert werden können**

BK6: Ausgestaltung der Vorgaben zur Integration und netzorientierten Steuerung von steuVE

BK8: Ausgestaltung der damit einhergehenden Netzentgeltreduzierung

- ▶ Steuerbare Verbrauchseinrichtungen:
  - Ladepunkte für E-Fahrzeuge
  - Wärmepumpenheizungen
  - Anlagen zur Raumkühlungen
  - Stromspeicher
- ▶ Leistungsmäßige Aufgreifschwelle: 4,2 kW
- ▶ (un-)mittelbarer Anschluss in der Niederspannung (Netzebene 6 oder 7)
- ▶ Bei Einsatz mehrerer kleiner Anlagen (z.B. Wärmepumpenkaskade) hinter einem Netzanschluss, erfolgt für 4,2 kW-Aufgreifschwelle und Ermittlung des „garantierten Sockels“ eine **Zusammenfassung der Anlagen**

# Umfassende Teilnahmeverpflichtung und Abschluss einer Vereinbarung (weiterhin) als Grundvoraussetzung



- ▶ Es bleibt bei einer **umfassenden Teilnahmeverpflichtung** für Netzbetreiber und Betreiber einer steuVE
- ▶ Ausnahmen
  - Ladepunkte für Elektromobile von Institutionen mit Sonderrechten (Polizei, Feuerwehr)
  - Solche Wärmepumpen und Klimaanlage, die zu gewerblichen betriebsnotwendigen Zwecken eingesetzt werden, z.B.: Anlagen, die Wärme oder Kälte etwa zwingend im Rahmen von Produktionsprozessen benötigen (z.B. Lagerung von etwa Medikamenten oder Lebensmitteln) oder Einrichtungen der kritischen Infrastruktur (etwa Krankenhäuser bzw. OP-Säle)
- ▶ **Kontrahierungszwang**: Notwendigkeit einer Vereinbarung zivilrechtlicher Art zwischen NB und Betreiber der steuVE, die die Vorgaben der Festlegung abbildet
  - Gestrichen: Verpflichtung, die abzuschließende Vereinbarung im Wege eines (bis zum 01.10.24 von den NB zu erarbeitenden) standardisierten Mustervertrag abzubilden
    - **Gestaltungsspielraum**: Neben explizit abzuschließendem Vertragswerk besteht Möglichkeit der **konkludenten Herbeiführung eines Vertragsschlusses** nach Maßgabe der vom NB veröffentlichten Bedingungen, die konkludent durch **Anfrage und Gewährung** des für die steuVE geltenden **verminderten Netzentgeltes** zustande kommt
    - **ABER PROBLEM**: Einfangen der Dunkelziffer, d.h. insbesondere diejenigen, die keine Netzentgeltreduzierung wählen) → allenfalls durch Angebot des Abschlusses eines separaten Vertragswerkes durch NB gegenüber Betreiber der steuVE möglich
  - Gestrichen: Regelung zur Vertragsstrafe

# Durchführung der netzorientierten Steuerung

- ▶ Berücksichtigung der **Verantwortungskette** bestehend aus NB, MSB und Betreiber der steuVE
  - **NB:** nur Durchführung der Netzzustandsermittlung, Entscheidung über Umfang sowie IT-technische Übergabe des Steuerbefehls an jeweiligen MSB (unverzögerlich, aber höchstens 5 Minuten (statt wie bisher 3 Minuten))
  - **MSB:** Übermittlung des empfangenden Steuerbefehls an das intelligente Messsystem
  - **Betreiber steuVE:** Anpassung der Fahrweise der Anlage an den empfangenen Steuerbefehl
- ▶ **Netzzustandsermittlung:** Mindestens übergangsweise geht BNetzA davon aus, dass hinreichende Aussagekraft und Qualität jdf. dann zu vermuten ist, wenn in diese für jeweiligen Netzbereich
  - *Entweder* Netzzustandsdaten von mind. 15% aller Netzanschlüsse des Netzbereichs
  - *Oder alternativ* Netzzustandsdaten von mind. 7% aller Netzanschlüsse in Kombination mit Erhebung der entsprechenden Netzzustandsdaten an Trafoabgängen einfließen
- ▶ **Art der Ansteuerung:** Direktsteuerung oder Steuerung mittels EMS
  - Auswahlrecht durch den Betreiber der steuVE im Rahmen der Einrichtung der netzorientierten Steuerung
  - Mindestleistung bei Direktansteuerung: grundsätzlich 4,2 kW; Erhöhung für große Wärmepumpen und Klimaanlage (Skalierungsfaktor)
  - Mindestleistung bei Steuerung mittels EMS: Ermittlung unter Berücksichtigung eines Gleichzeitigkeitsfaktors (Darstellung einer konkreten Berechnung)
- ▶ Information über stattfindende netzorientierte Steuerung wird durch NB bereitgestellt, wobei es Betreiber obliegt, die zum Empfang notwendigen Voraussetzungen in geeigneter Weise sicherzustellen (Darstellung der Anzeige des Steuerungssignals wird offengelassen)

## Übergangsvorschriften

- ▶ Zur Klarstellung wird in Formulierung nicht mehr auf Vorliegen einer Vereinbarung abgestellt, sondern auf Tatsache, ob entsprechende **Netzentgeltreduzierung faktisch gewährt** wurde
- ▶ Hinauszögerung der **Übertragung wechselwilliger Betreiber einer steuVE mit Altanlage** in Steuerungsregime längstens bis zum **31.12.2025** möglich
  - Vorgaben bzgl. präventiven Steuerung gelten nicht; vielmehr Fortsetzung der bisherigen Steuerungspraxis
  - Ab 2026 Beendigung der bisherigen Steuerung und Einführung der netzorientierten Steuerung oder alternativ zwischenzeitlicher Start der präventiven Steuerung unter Einhaltung der entsprechenden Voraussetzungen
- ▶ **Härtefallklausel** in Ziffer 10.6. (Steuerungsfähigkeit nicht mit vertretbarem technischem Aufwand herstellbar)
- ▶ Veröffentlichungen der NB auf Internetplattform sowie Dokumentationspflichten der Betreiber erstmalig ab dem **01.03.2025**
- ▶ Gestrichen: Anspruch des Betreibers gegenüber NB bzw. MSB auf Bereitstellung eines Tarifschaltgeräts bzw. Bereitstellung einer moderneren Messeinrichtung

# Module der Netzentgeltreduzierung (Überblick)

## Modul 1: Pauschale Reduzierung der Netzentgelte

- Jährlich; bei unterjähriger Teilnahme taggenaue Abrechnung
- Beträgt **80,00 EUR** (brutto), zzgl. einer **netzbetreiberindividuellen Stabilitätsprämie** (AP für Entnahme ohne Leistungsmessung + Jahresverbrauch durchschnittliche steuVE von 3750 kWh/a + Stabilitätsfaktor von 0,2)

## Modul 2: Prozentuale Reduzierung des Arbeitspreises um 60 %

- *Alternativ* zu Modul 1
- Entspricht also 40% des AP für Entnahme ohne Leistungsmessung des NB in der Niederspannung
- Separate Messung des Verbrauchs der steuVE über separaten Zählpunkt
- Kombination mit Umlagebefreiung für Wärmestrom (KWK- und Offshore-Umlage, Umlagebefreiung nach EnFG) möglich

## Modul 3: Anreizmodul mit zeitlich variablen Netzentgelten

- *Zusätzlich* zu Modul 1; anzubieten ab dem **01.04.2025**
- 3 Preisstufen: Standarttarif (ST) – Hochlasttarif (HT) – Niederlasttarif (NT) mit Mindestvorgaben

**Module 1 und 2** sind ab dem **01.01.24** verpflichtend anzuwenden

**Alle Module** sind auf dem Preisblatt auszuweisen

Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit.

[www.die-bbh-gruppe.de](http://www.die-bbh-gruppe.de)  
[www.bbh-blog.de](http://www.bbh-blog.de)



BBH\_online



die\_bbh\_gruppe



Die BBH-Gruppe