

Wichtig ist das Bewusstsein, dass die Einsatzkräfte der Feuerwehr immer dann erforderlich sind, wenn die eigentlichen Schutzmaßnahmen versagt haben bzw. es trotz aller Vorsicht zu einem Brand gekommen ist. Nach wie vor ist die Erwartungshaltung der Gesellschaft an die Einsatzkräfte, dass sie alles schnell und sicher, ggf. möglichst „lautlos“, erledigen. Das Feuerwehrwesen auf den kleinsten Nenner heruntergebrochen, sind bei Einsätzen auf dem Land jedoch vor allem freiwillige, ehrenamtliche Personen tätig, die zwar Ausbildungen usw. erhalten, jedoch im täglichen Umgang mit besonderen Gefahrenlagen weniger geübt sind – oder aber der feuerwehreinsatztaktische Gesamtaufwand übersteigt die vor Ort vorhandenen technischen Mittel. Diese Einschätzung ist keinesfalls den Freiwilligen Feuerwehren anzulasten, sondern herauszustellen ist die im Zusammenhang mit dem hier betrachteten Thema zu benennende Problematik, dass ggf. einsatztechnisch schwierige Objekte in Gebieten angeordnet werden, die feuerwehreinsatztaktisch einen größeren Aufwand bedeuten.

Dieses Dilemma trifft insbesondere dann besonders hart zu, wenn Kommunen ohne Berufsfeuerwehren Gewerbe- und Industriegebiete erschließen lassen, in denen Hunderttausende von Quadratmetern an Lager- und Produktionsflächen errichtet werden, während die Feuerwehrperipherie und auch das Personal in Form der Freiwilligen Feuerwehren nicht gleichsam mitwachsen. Dies wird bei Batteriespeicherfarmen bzw. Kraftwerken ähnlich sein, da solche Anlagen i. d. R. nicht in großstädtischen Gebieten errichtet werden, sondern auf Feldern und Wiesen außerhalb von städtischer Bebauung.

Die vorgenannten Aspekte sind folglich nicht außer Acht zu lassen, wenn allgemein über Feuerwehren und Sicherheit gesprochen wird. Derweil gibt es erhebliche Unterschiede zwischen Städten und Gemeinden auf dem Land hinsichtlich der Ausstattung von Personal und Technik – was bedeutet, dass auch hier Kommunen und Gemeinden ihre bisherigen Feuerwehreinsatz-Bedarfspläne auf neue Technologien umstellen bzw. anpassen müssen.

2.4 Betreibende von Energiespeicheranlagen

Wichtig ist an dieser Stelle die Unterscheidung zwischen der privaten und der gewerblichen bzw. industriellen Nutzung von Energiespeicheranlagen. Diese Differenzierung ist sowohl verfahrensrechtlich als auch inhaltlich erforderlich, da im privaten Bereich, bis auf minimale bauordnungsrechtliche Anforderungen, keine weiteren staatlichen Eingriffe möglich sind.

2.4.1 Gewerblicher/industrieller Betrieb

Auch diese gewerbliche bzw. industrielle Stakeholdergruppe selbst ist sehr vielfältig und daher weiter zu differenzieren. Zu ihr zählen die herstellenden Unternehmen von Batterien, die Systemlieferanten für Fertiganlagen, Unternehmen für den Transport von fertigen Batterien und die Logistik (Lagerung und Vermarktung), die Errichtenden bzw. Anwendenden der Speichersysteme sowie auch die Verantwortlichen für die Entsorgung. Dabei ist in jedem Bereich eine Vielzahl an Besonderheiten und Bestimmungen zu berücksichtigen (siehe [Kapitel 4](#)).

Bei einer gewerblichen Anwendung von Elektrospeichersystemen wird bauordnungsrechtlich-brandschutztechnisch naturgemäß eine weitergehende Qualifikation im Umgang mit Produkten erwartet bzw. es lassen sich allein durch die Nutzung und Größe der Gebäude bauordnungsrechtliche Anforderungen stellen. Pauschal ist davon auszugehen, dass bei der Errichtung von Gebäuden oder bei Nutzungsänderung ein bauaufsichtliches Verfahren (zuzüglich weitergehender Anforderungen) zu führen ist, sodass alle brandschutzrelevanten Belange z. B. in Form eines Brandschutznachweises erfasst werden.

Das Eingreifen staatlicherseits erfolgt dann im Rahmen von Rechtsverfahren sowohl vor der Nutzung bzw. bei Änderungen (u. a. Bauantragsverfahren) als auch während der Nutzung (u. a. Brandsicherheitsschauen, bzw. Brandverhütungsschauen). Somit ist auch von der verwaltungsrechtlichen Seite die Möglichkeit des Eingreifens zum Schutze von Personen und Sachwerten einschließlich Nachbarschaftsschutz gegeben. Zudem wird grundsätzlich gesellschaftlich erwartet, dass gewerblich Nutzende oder Herstellende neben den gesetzlichen Mindestanforderungen auch weitergehende, privatrechtliche Anforderungen (ggf. freiwillig) erfüllen.

Weiterhin ist zu klären, ob die Lieferung der Elektrospeichersysteme für den Consumerbereich (B2C – Business to Consumer) oder für den gewerblichen Bereich (B2B – Business to Business) erfolgt. Dies beinhaltet zwar im Wesentlichen auch Themen des Versicherungsrechts, des Gefahrgut-Transportrechts (ADR – „Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route“ – Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße) und durchaus auch des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes, doch ergeben sich bei den Schnittstellen der Übergabe von Produkten ebenso Ansatzpunkte für die erforderliche Sicherheit und am Ende auch wieder für brandschutzrelevante Belange.

Während alle gewerblichen bzw. industriellen Nutzungen immer dann den klassischen bauordnungsrechtlichen Verfahren unterliegen, wenn bauliche Anlagen, vor allem Gebäude, errichtet oder umgebaut werden, sind alle Wege dazwischen – in Form des eigentlichen Transports (z. B. auf der Straße) bzw. bereits ab der Verladung aus einem Gebäude auf ein Fahrzeug – nicht mehr mit den bekannten bauordnungsrechtlichen Vorschriften regel- und steuerbar.

Letztlich kommt es auch bei brandschutztechnischen Belangen immer darauf an, wer wann und warum welche Rechte und Pflichten hat und wer die Verantwortung trägt.

Praxistipp

Insbesondere in Bezug auf das Gefahrstoffrecht und – mit Blick auf den Brandschutz – die Löschwasserrückhaltung liegt der Fokus brandschutztechnisch immer darauf, ob das ein oder andere nicht als „Bereitstellung“ oder als „Transport“ beschrieben werden kann. So lassen sich die Vorschriften, die die Brandschutz-Verantwortlichen bei der Planung zu beachten haben, in manchen Fällen zulässigerweise umgehen.

3 Rechtliche Grundlagen

Beim Thema Elektrospeichersysteme prallen einschlägige, teilweise gegensätzliche, für sich genommen gesonderte Rechtsgebiete aufeinander. Aus rein brandschutztechnischer Sicht kommt das Bauplanungsrecht mit dem Bauordnungsrecht (insbesondere Regelungen von Bundesbauministerium, Landesbauministerien, Landkreisen, Kommunen, Gemeinden) im Schulterschluss mit dem Feuerwehrwesen (insbesondere innergesetzliche Regelungen von Bundesinnenministerium, Landesinnenministerien, Landkreisen, Kommunen, Gemeinden) zusammen. Bereits hieraus ergeben sich naturgemäß verschiedenartige Perspektiven. Bauordnungsrechtlich zielen die Regelungen auf den vorbeugenden Brandschutz ab, feuerwehrtechnisch auf Regelungen des abwehrenden Brandschutzes, also wenn es bereits zu brennen begonnen hat. Allein diese Konstellation zeigt auch im Bereich der Energiespeicher erhebliche Unterschiede hinsichtlich der brandschutzrelevanten Denk- und Herangehensweisen.

Die vorgenannten, eher klassischen und bekannten Brandschutzspektren (einschließlich europäisches Bauproduktenrecht) treffen nunmehr auf elektrotechnische und insbesondere herstellerspezifische Belange. Dies trifft dem Grunde nach auf jeden Brandfall zu, denn in den bauordnungsrechtlich geregelten Nutzungseinheiten eines Gebäudes befinden sich immer auch Gegenstände, die nach anderen Regelungen hergestellt und in Verkehr gebracht wurden. Der Unterschied besteht nunmehr darin, dass es sich im Bereich der Elektrospeichersysteme nicht mehr um kleinere, überschaubare Gegenstände handelt, die abbrennen könnten, sondern häufig um vergleichsweise große Produkte mit erheblichen Energiemengen auf kompaktem Raum.

Das Bauordnungsrecht beschäftigt sich fast schon traditionell vor allem mit baustoff- und bauteilrelevanten Aspekten und ist lediglich in stark begrenzter Form um elektrotechnisch relevante Vorgaben bemüht. Daher fehlen zum Teil (gesetzliche) Regelungen für Elektrospeichersysteme, elektrische Fahrzeuge usw. Ausgehend von der retrospektiven Sichtweise des Bauordnungsrechts, verbunden mit dem rechtsstaatlichen Grundsatz, wonach zunächst alles erlaubt, was nicht verboten ist (und nicht andersherum), erscheint dies zunächst auch sinnvoll.

Da davon auszugehen ist, dass Elektrospeichersysteme, wie auch -fahrzeuge, grundlegende hersteller- und sicherheitsrelevante Systeme aufweisen (müssen), kann und muss aus Sicht des Bauordnungsrechts zunächst davon ausgegangen werden, dass sich diese neuen Produkte in die bestehende Gesamtsystematik eingliedern. So dürfen E-PKW selbstverständlich auch



Abb. 3.1: Das Planen ohne konkrete Rechtsvorschrift ist mit Risiken verbunden – bei schutzzielorientiertem Herangehen und bei Vorabstimmung mit allen Genehmigungsinstanzen sind zielführende Planungen jedoch möglich. (Foto: © istock.com/Ashi Sae Yang)

in bestehende Garagen nach den Garagenverordnungen (vgl. M-GarVO) der Länder eingestellt werden. Gleichmaßen lassen sich freistehende Elektrospeichersysteme durchaus als bauliche Anlagen ohne Aufenthaltsräume mit Sicherheitsabständen und Abstandsflächen nach bestehenden (Landes-)Bauordnungen einordnen. Auch Speichersysteme in Gebäuden könnten – als elektrotechnische Anlagen betrachtet – unter Heranziehung der MEltBauV ohne Weiteres errichtet werden.

Verunsicherungen, vor allem hinsichtlich der Zuständigkeiten, traten und treten zumeist immer dann auf, wenn teils dramatische Brandfälle, auch medial befördert, auf noch nicht bekannte oder erprobte Löscheinsatzszenarien treffen.

Ausgehend von den in [Kapitel 2](#) vorgestellten Stakeholdern ist eine Unterscheidung zwischen der konkreten Nutzung und den konkret Anwendenden von Elektrospeichersystemen vorzunehmen. Im Wesentlichen dienen die nachstehenden Erläuterungen bauaufsichtlich relevanten, zu prüfenden und zu genehmigenden baulichen Anlagen und/oder Nutzungsänderungen. Für verfahrensfreie bzw. generell für nicht bauaufsichtlich erfassbare Belange (z. B. Errichtung einer Photovoltaikanlage mit Homespeicher in/auf einem freistehenden Einfamilienhaus der Gebäudeklasse 1) ist es, wie bereits dargestellt, schwierig bis unmöglich, ein regulierendes Eingreifen durchzusetzen.

3.1 Bauordnungsrechtliche Herangehensweise

Nachfolgende Erläuterungen basieren auf der aktuellen Fassung der Musterbauordnung (MBO). Es wird als bekannt vorausgesetzt, dass jedes Bundesland eine eigene, ggf. in Einzelfällen abweichende, rechtskräftige Landesbauordnung als Bewertungsgrundlage hat. Ebenso sind länderspezifische Sonderbauverordnungen, -richtlinien usw. vorhanden, auf deren Grundlage bautechnische Nachweise zu erstellen sind.

Da Energiespeicheranlagen in unterschiedlichsten Anordnungs- und Aufstellungskonstellationen vorkommen, unterscheidet sich auch das jeweilige bauordnungsrechtliche Verfahren. Allen gleich ist, dass derzeit bei Errichtung eines Elektrospeichersystems (gebäudeintern oder gebäudeextern) ein Genehmigungsverfahren erforderlich ist. Hierzu ein Auszug aus der MBO:

„§ 59 MBO Grundsatz

(1) Die Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung von Anlagen bedürfen der Baugenehmigung, soweit in den §§ 60 bis 62, 76 und 77 nichts anderes bestimmt ist.

(2) Die Genehmigungsfreiheit nach Absatz 1, den §§ 60 bis 62, 76 und 77 Abs. 1 Satz 3 sowie die Beschränkung der bauaufsichtlichen Prüfung nach § § 63, 64, 66 Abs. 4 und 77 Abs. 3 entbinden nicht von der Verpflichtung zur Einhaltung der Anforderungen, die durch öffentlich-rechtliche Vorschriften an Anlagen gestellt werden, und lassen die bauaufsichtlichen Eingriffsbefugnisse unberührt.“

Industrielle Energiespeichersysteme werden i. d. R. im Genehmigungsverfahren (§ 64 MBO) bewertet. Vereinfachte Genehmigungsverfahren (§ 63 MBO) oder gar eine Verfahrensfreiheit (§ 61 MBO) sind derzeit nicht erkennbar. Derzeit bedeutet, es könnte zukünftig durchaus möglich sein, dass im Rahmen eines B-Plan-Verfahrens nach Baugesetzbuch (BauGB) Anlagen im Außenbereich – beispielsweise eine freistehende Energiespeicheranlage ohne Einordnung als Sonderbau – ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren durchlaufen können.

Eine Besonderheit bilden kleine Energiespeicher im Privatbereich. Aufgrund der Einordnung der Errichtung, Erneuerung bzw. Instandhaltung von technischer Gebäudeausrüstung als verfahrensfreie Baumaßnahme (§ 61 Abs. 1 Nr. 2 MBO) i. V.m. der Verfahrensfreiheit von Anlagen für Erneuerbare Energien (Solar und Photovoltaik) nach § 61 Abs. 1 Nr. 3 MBO sind aktuelle Kleinspeicher (Homespeicher von insgesamt nicht mehr als 20 kWh (§ 1 Abs. 2 Nr. 3 MEltBauV)) nicht von bauordnungsrechtlichen Verfahren erfasst. Hinzu kommt, dass es zum aktuellen Zeitpunkt auch keine geregelte Datenschnittstelle zwischen Marktstammdatenregister bzw. Energieversorgungsunternehmen und Unteren Bauaufsichtsbehörden und/oder Sicherheitsorganen wie der Feuerwehr in Bezug auf den Standort von Batteriespeicheranlagen gibt. So ist aus bauordnungsrechtlich-sicherheitstechnischer Sicht faktisch niemandem außer den Eigentümern selbst bekannt, wo welche Energiespeicher im privaten Wohnumfeld stehen – insbesondere dann nicht, wenn die (Bau-)Maßnahme im Bestand realisiert wird.

4.2 Ladeinfrastruktur

Mobile elektrische Maschinen und Geräte mit Batterien sowie im Hauptnutzungsbereich elektrische PKW müssen regelmäßig geladen werden. Während die Ladeinfrastruktur im privaten Rahmen relativ schnell zu errichten ist – im einfachsten Fall über eine normale Haushaltssteckdose –, ist die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum nach wie vor nur bruchstückhaft und noch nicht flächendeckend vorhanden.

Mit einzelnen Brandfällen von PKW wuchs anfänglich die Sorge, E-PKW in Garagen einfahren zu lassen sowie auch, Garagen mit Ladesäulen auszustatten. Diesbezüglich steigt jedoch das Verständnis und damit auch das Selbstverständnis, Ladepunkte in Garagen und an Stellplätzen zu installieren – insbesondere durch die vorhandenen Sicherheitskaskaden bei zugelassenen Ladeanschlüssen hinsichtlich des Anschlusses von Fahrzeugen an Ladepunkte. So sorgt bei den Ladebetriebsarten (LBA) 2 bis 4 mit sog. IC-CPD-Box ein implementierter Fehlerstromschutzschalter (RCD) im Fehlerfall, beispielsweise bei einer Beschädigung der Isolation und freiliegenden spannungsführenden Teilen, für eine rechtzeitige Abschaltung des Stromkreises (vgl. Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.0552/2012 (2016, S. 10)). Hingewiesen sei hier auch auf den Online-Artikel der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (bast) „Sicherheitsaspekte beim Laden von Elektrofahrzeugen“.

Die – vor allem im privaten Bereich vorhandene – Kombination von Photovoltaik-Modulen und einem Ladeanschluss als fast-autarke Einheit macht das Nutzen von E-PKW zur sinnvollen Alternative gegenüber klassischen PKW mit Verbrennungsmotor.

4.2.1 Ladeinfrastruktur in Garagen

Aufgrund der Corona-Pandemie etwas weniger öffentlichkeitswirksam, wurde im Frühjahr 2021 das „Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)“ verabschiedet. Mit diesem Gesetz wurde es ab dem 18. März 2021 in Wohngebäuden verpflichtend – einschließlich vieler möglicher Ausnahmen und Sonderfälle –, eine Ladeinfrastruktur für E-PKW zu schaffen.

Die Erwartungshaltung einiger Brandschutz-Fachgremien, dass mit diesem Gesetz zugleich auch die MBO und die M-GarVO – zumindest zu diesem Sachverhalt – aktualisiert und auch noch in den Landesgesetzen verankert wird, wurde indes nicht erfüllt (vgl. Schmöller, 2024). Daher bleibt den Planenden, den Brandschutzsachverständigen und den Prüfinstanzen die Entscheidung überlassen, ob und wenn ja, welche brandschutzrelevanten Belange für die Ladeinfrastruktur – und daraus folgend auch für alle Belange rund um das Löschen von E-PKW in Garagen – erforderlich werden.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Errichtung von Ladeinfrastruktur im Bestand sowie die ggf. damit verbundene Nutzungsänderung (d. h. außerhalb von Garagen) nach § 61 Abs. 1 Nr. 15a MBO verfahrensfrei ist.



Abb. 4.1: PKW mit Elektroantrieb sind hinsichtlich der grundlegenden Idee nichts Neues. (Foto: © istock.com/sefa ozel)

vollelektrischen Fahrzeug, sind unterhalb des Chassis montiert und haben eine sehr hohe Speicherkapazität. Daher werden diese Systeme auch als sog. Hochvoltpeicher oder Hochvoltbatterien (HV) bezeichnet. Die Batterien sind mehrfach gekapselt, sodass sie bei bestimmungsgemäßer Nutzung grundsätzlich sicher sind. Das integrierte Batteriemanagementsystem ist unerlässlich für den Betrieb bzw. die Fahrt und auch für die entsprechenden Ladezyklen.

Prinzipiell gibt es hinsichtlich der Art und Weise, wo E-Fahrzeuge fahren, parken und laden dürfen, in Deutschland keine besonderen brandschutzrelevanten Einschränkungen. Die Fahrzeuge dürfen sich auf allen Straßen bewegen und ohne externe Schutzvorrichtungen geparkt und geladen werden. Dies gilt selbstverständlich auch in (Tief-)Garagen (siehe auch [Kapitel 4.2.1](#)).

Interessant in dieser Hinsicht sind die elektrotechnischen Besonderheiten, die auf die Werkstattbetriebe zukommen bzw. zugekommen sind. Auch das Handling der Fahrzeuge im havarierten Zustand für die Abschleppunternehmen und für die Entsorgungsfachbetriebe ist mit besonderen Anforderungen belegt. Hier sind aktuell Richtlinien diverser Fachgremien in Bearbeitung (vgl. z. B. vfdb-Merkblatt 06/12 „Übergabeprotokoll Fahrzeuge“ (2023)).

Darüber hinaus wird seit mehreren Jahren an einer effektiven, möglichst allgemeingültigen Feuerwehreinsatztaktik für Brände mit E-Fahrzeugen geforscht und es werden entsprechende Richtlinien veröffentlicht (vgl. Neske et al., 2024; vfdb-Merkblatt 10-17 „Empfehlung für den Feuerwehreinsatz bei Gefahr durch Lithium-Zellen, Batterien und Akkumulatoren“ (2020)). Während sich beispielsweise das Tauchen von havarierten E-Fahrzeugen in (mobile) Wasserbecken weder etabliert hat noch technisch sinnvoll umsetzbar ist, haben sich Hochdruck-Löschsprühanlagen mittlerweile als probates Mittel erwiesen.

4.2 Ladeinfrastruktur

Mobile elektrische Maschinen und Geräte mit Batterien sowie im Hauptnutzungsbereich elektrische PKW müssen regelmäßig geladen werden. Während die Ladeinfrastruktur im privaten Rahmen relativ schnell zu errichten ist – im einfachsten Fall über eine normale Haushaltssteckdose –, ist die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum nach wie vor nur bruchstückhaft und noch nicht flächendeckend vorhanden.

Mit einzelnen Brandfällen von PKW wuchs anfänglich die Sorge, E-PKW in Garagen einfahren zu lassen sowie auch, Garagen mit Ladesäulen auszustatten. Diesbezüglich steigt jedoch das Verständnis und damit auch das Selbstverständnis, Ladepunkte in Garagen und an Stellplätzen zu installieren – insbesondere durch die vorhandenen Sicherheitskaskaden bei zugelassenen Ladeanschlüssen hinsichtlich des Anschlusses von Fahrzeugen an Ladepunkte. So sorgt bei den Ladebetriebsarten (LBA) 2 bis 4 mit sog. IC-CPD-Box ein implementierter Fehlerstromschutzschalter (RCD) im Fehlerfall, beispielsweise bei einer Beschädigung der Isolation und freiliegenden spannungsführenden Teilen, für eine rechtzeitige Abschaltung des Stromkreises (vgl. Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.0552/2012 (2016, S. 10)). Hingewiesen sei hier auch auf den Online-Artikel der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (bast) „Sicherheitsaspekte beim Laden von Elektrofahrzeugen“.

Die – vor allem im privaten Bereich vorhandene – Kombination von Photovoltaik-Modulen und einem Ladeanschluss als fast-autarke Einheit macht das Nutzen von E-PKW zur sinnvollen Alternative gegenüber klassischen PKW mit Verbrennungsmotor.

4.2.1 Ladeinfrastruktur in Garagen

Aufgrund der Corona-Pandemie etwas weniger öffentlichkeitswirksam, wurde im Frühjahr 2021 das „Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)“ verabschiedet. Mit diesem Gesetz wurde es ab dem 18. März 2021 in Wohngebäuden verpflichtend – einschließlich vieler möglicher Ausnahmen und Sonderfälle –, eine Ladeinfrastruktur für E-PKW zu schaffen.

Die Erwartungshaltung einiger Brandschutz-Fachgremien, dass mit diesem Gesetz zugleich auch die MBO und die M-GarVO – zumindest zu diesem Sachverhalt – aktualisiert und auch noch in den Landesgesetzen verankert wird, wurde indes nicht erfüllt (vgl. Schmöller, 2024). Daher bleibt den Planenden, den Brandschutzsachverständigen und den Prüfinstanzen die Entscheidung überlassen, ob und wenn ja, welche brandschutzrelevanten Belange für die Ladeinfrastruktur – und daraus folgend auch für alle Belange rund um das Löschen von E-PKW in Garagen – erforderlich werden.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Errichtung von Ladeinfrastruktur im Bestand sowie die ggf. damit verbundene Nutzungsänderung (d. h. außerhalb von Garagen) nach § 61 Abs. 1 Nr. 15a MBO verfahrensfrei ist.



Abb. 4.5: Ladeinfrastrukturen in Garagen sind ohne besondere brandschutztechnische Maßnahmen zulässig. (Foto: © istock.com/onurdongel)

Rechtsgrundlage

Wie bereits mehrfach betont, kann der gesellschaftlich-politische Wille einer Energiewende – mit all seinen Problemen, Herausforderungen und Widersprüchlichkeiten – nur gelingen, wenn Fachgremien Gesetze und Vorgaben schaffen, die für diese Technologien sprechen und nicht dagegen. Da bei der Entstehung von bauordnungsrechtlichen Vorschriften neben den baurechtlichen und bautechnischen Fachleuten auch die Sichtweise der Feuerwehren einfließt, müssen die später Nutzenden bzw. die Gesellschaft davon ausgehen können, dass alle relevanten Gefahrenabwehrmechanismen, immer unter Beachtung der bestimmungsgemäßen Nutzung, greifen und ausreichend betrachtet wurden.

Das heißt umgekehrt, enthält ein Gesetz oder eine Vorschrift keine expliziten Aussagen zu einem Fachthema, sind hieraus auch keine Verbote abzuleiten. Konkret: Die Muster-Garagenverordnung (M-GarVO) in der Fassung vom 14. Juli 2022 der Fachkommission Bauaufsicht enthält explizit die Zulässigkeit von Ladeinfrastruktur in Garagen für PKW ohne weitergehende Anforderungen in diesem Sachzusammenhang – die Einhaltung der übrigen Belange ist hiervon natürlich unbenommen.

Letztlich ist die Zulässigkeit von Ladeinfrastruktur die konsequente technische Umsetzung des bereits erwähnten GEIG.

Die meisten Bundesländer (außer Bremen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein) haben mit Blick auf das Thema der E-Ladestationen noch keinen direkten Bezug auf die M-GarVO vorgenommen. Es ist davon auszugehen, dass dies in den nächsten Monaten noch erfolgen wird bzw. dass zumindest die aktuell gültigen Garagenverordnungen kein explizites Verbot von Lad-