

8 CE 18.1071  
M 2 E 18.2021

*Großes Staats-  
wappen*

**Bayerischer Verwaltungsgerichtshof**

In der Verwaltungsstreitsache

\*\* . \*\*\*\*\* \*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\_\*\*\*\*\_\*\*\*. \*\*, \*\*\*\*\* \*\*\*\*\*  
,

- \*\*\*\*\* -

\*\*\*\*\*.  
\*\*\*\*\* & \*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*\_\*\*\*\_\*\*\*\*\* \* \*\*\*\*\* \*\*\*\*\*  
,

gegen

**Landeshauptstadt München,**  
vertreten durch den Oberbürgermeister,  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung,  
Blumenstr. 28 b, 80331 München,

- Antragsgegnerin -

wegen

Errichtung einer "Elektrotankstelle" (Antrag nach § 123 VwGO),  
hier: Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Bayerischen  
Verwaltungsgerichts München vom 2. Mai 2018,

erlässt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, 8. Senat,  
durch die Vorsitzende Richterin am Verwaltungsgerichtshof Müller,  
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Dr. Käß,  
den Richter am Verwaltungsgerichtshof Meier

ohne mündliche Verhandlung am **13. Juli 2018**  
folgenden

## **Beschluss:**

- I. Die Beschwerde wird zurückgewiesen.
- II. Der Antragsteller trägt die Kosten des Beschwerdeverfahrens.
- III. Der Streitwert für das Beschwerdeverfahren wird auf 3.750 Euro festgesetzt.

## **Gründe:**

### **I.**

- 1 Der Antragsteller ist Eigentümer einer Wohnung im Haus Nr. 26 in der A<sup>\*\*\*</sup>-<sup>\*\*\*\*</sup>-Straße im Stadtgebiet der Antragsgegnerin. Er wendet sich mit seinem Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung gegen die Errichtung von zwei Ladestationen (sog. Ladesäulen) mit insgesamt vier öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile vor diesem Wohnhaus und gegen die damit einhergehende Nutzung von vier diesen zugeordneten Parkplätzen.
- 2 Seinen Antrag auf Erlass einer einstweiligen Verfügung zur Untersagung der Errichtung einer Elektrotankstelle und zur Verpflichtung, die Arbeiten an dieser einzustellen, hat das Verwaltungsgericht München mit Beschluss vom 2. Mai 2018 abgelehnt. Zur Begründung hat es im Wesentlichen darauf verwiesen, dass der Antrag auf Untersagung der Errichtung der Ladesäulen wegen des Verbots der Vorwegnahme der Hauptsache bereits unzulässig sei. Soweit der Antragsteller den Erlass einer Baueinstellungsverfügung begehre, sei der Antrag zwar zulässig, aber unbegründet. Bei dem streitbefangenen Aufbau der öffentlich zugänglichen Ladepunkte i.S.d. § 2 Nr. 9 und 10 der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) (Ladesäulenverordnung – LSV), handle es sich um die Errichtung von Zubehör einer öffentlichen Gemeindestraße im Sinn des Art. 2 Nr. 3 BayStrWG. Es sei weder der Anwendungsbereich des Bauordnungs- noch des Bauplanungsrechts eröffnet. Dies folge aus Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayBO, der

Anlagen des öffentlichen Verkehrs einschließlich ihrer Nebenanlagen vom Geltungsbereich der Bayerischen Bauordnung ausnehme, sowie daraus, dass die Errichtung und Änderung einer öffentlichen Straße nicht dem Vorhabenbegriff des § 29 Abs. 1 BauGB unterfalle. Die bei einer ausschließlich straßenrechtlich zu beurteilenden Maßnahme geltenden Regelungen des Immissionsschutzrechts stünden der Maßnahme ebenfalls nicht entgegen.

3 Mit Schriftsatz vom 14. Mai 2018 legte der Antragsteller Beschwerde ein mit dem Antrag,

4 den Beschluss des Verwaltungsgerichts München vom 2. Mai 2018 aufzuheben und der Antragsgegnerin zu untersagen, eine Elektrotankstelle in der A\*\*\*-\*\*\*\*-Straße in ihrem Stadtgebiet vor dem Grundstück mit der Hausnummer 26 zu errichten.

5 Zur Begründung führte er im Wesentlichen aus, dass die Zubehöreigenschaft im Sinn des Art. 2 Nr. 3 BayStrWG zu verneinen sei. Es bedürfe vielmehr für die Errichtung von derartigen Ladesäulen einer baurechtlichen Genehmigung.

6 Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Gerichtsakten Bezug genommen.

## II.

7 Die Beschwerde hat in der Sache keinen Erfolg. Auf Basis der vom Antragsteller innerhalb der gesetzlichen Begründungsfrist (§ 146 Abs. 4 Satz 1 VwGO) dargelegten Gründe, auf die sich die Prüfung zu beschränken hat (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO), ergibt sich nicht, dass das Verwaltungsgericht den Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung zu Unrecht abgelehnt hat.

8 1. Gegen die Zulässigkeit der Beschwerde bestehen bereits deshalb erhebliche Bedenken, weil der Antragsteller ausweislich seines Schriftsatzes vom 14. Mai 2018 (nur noch) beantragt, der Antragsgegnerin zu untersagen, die „Elektrotankstelle“, d.h. die auf zwei Ladestationen verteilten vier Ladepunkte sowie die zugeordneten Parkplätze, zu errichten. Der Vortrag in der Beschwerdebegründung setzt sich allerdings insoweit entgegen § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO nicht mit der Frage der Vorwegnahme der Hauptsache und damit mit dem wesentlichen Grund dafür auseinander, dass

erstgenannter Antrag im streitgegenständlichen Beschluss bereits als unzulässig abgelehnt wurde. Der auf (vorläufige) Einstellung der Arbeiten zur Errichtung gerichtete Antrag wurde im Beschwerdeverfahren dagegen nicht mehr gestellt. Ob sich etwas Anderes aus der Anwendung des § 88 VwGO ergibt, der über § 122 Abs. 1 VwGO im Verfahren gemäß § 123 VwGO anwendbar ist und der regelt, dass das Gericht über das Antragsbegehren nicht hinausgehen darf, aber an die Fassung der Anträge nicht gebunden ist (vgl. dazu BayVGh, B.v. 8.3.2018 – 15 CE 17.2599 – juris Rn. 65 m.w.N. sowie Finkelnburg/Dombert/Külpmann, Vorläufiger Rechtsschutz im Verwaltungsstreitverfahren, 7. Aufl. 2017, § 25 Rn. 402 m.w.N.), kann dahinstehen. Jedenfalls hat die Beschwerde auch insoweit keinen Erfolg (dazu im Folgenden).

- 9 2. Der Antragsteller wendet sich mit seinem Beschwerdevortrag im Wesentlichen gegen die Annahme der Zubehöreigenschaft (Art. 2 Nr. 3 BayStrWG) der geplanten öffentlich zugänglichen Ladepunkte für elektrisch betriebene Fahrzeuge i.S. des § 2 Nr. 6 und 9 LSV zur streitgegenständlichen Gemeindestraße (Ortsstraße gemäß Art. 46 Nr. 2 BayStrWG) durch das Verwaltungsgericht. Sein Vorbringen rechtfertigt indes insoweit keine Änderung der erstinstanzlichen Entscheidung.
- 10 2.1 Zu den Straßen gehört gemäß Art. 2 BayStrWG neben dem Straßenkörper (Nr. 1), dem Luftraum über dem Straßenkörper (Nr. 2) und den Nebenanlagen (Nr. 4) das Zubehör (Nr. 3). Zu diesem zählen die Verkehrszeichen, die Verkehrseinrichtungen und die Verkehrsanlagen aller Art, die der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, und die Bepflanzung. Das Verwaltungsgericht ist – nach der Beurteilung des Senats im summarischen Verfahren – zu Recht davon ausgegangen, dass die hier streitgegenständlichen, auf öffentlichem Straßengrund zu errichtenden Ladepunkte in Form von zwei Ladesäulen in der Größe herkömmlicher Parkscheinautomaten als Verkehrsanlagen dem Zubehör zuzurechnen sind. Der Zubehörbegriff ist nach Auffassung des Senats weit auszulegen. Dies ergibt sich aus Folgendem:
- 11 2.1.1 Der Wortlaut des Art. 2 Nr. 3 BayStrWG spricht gegen eine gegenständlich abschließende, enge Auslegung des Zubehörbegriffs (vgl. auch Häußler/Zeitler in Zeitler, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Stand Mai 2017, Art. 2 Rn. 50; a.A. für Art. 2 Nr. 3 BayStrWG noch Zimniok, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, 5. Aufl. 1970, Art. 2 Anm. 17 a, der jedoch – wenig überzeugend – nur auf die dama-

ligen Vollzugsvorschriften abstellt). Erfasst werden Verkehrsanlagen „aller Art“. Es handelt sich demnach um einen Sammelbegriff für Einrichtungen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Straße stehen und nicht bereits zum Straßenkörper zählen, weil es sich um weniger massive Eingriffe an der Straße handelt und sie relativ leicht wieder beseitigt werden können (vgl. zu dieser Abgrenzung BayVGH, U.v. 17.7.2007 – 8 BV 06.1765 – UPR 2008, 38 = juris Rn. 66 f.). Voraussetzung ist lediglich, dass diese Anlagen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs (oder dem Schutz der Anlieger) dienen. Dabei handelt es sich um unbestimmte Rechtsbegriffe, die grundsätzlich der vollen gerichtlichen Überprüfung zugänglich sind (vgl. BVerwG, U.v. 28.5.1963 – 1 C 247.58 – BVerwGE 16,116/129 = juris Rn. 31). Das Bundesverwaltungsgericht (B.v. 20.1.1983 – 4 B 217.82 – juris Rn. 4) hat zu dem Begriffspaar ausgeführt:

- 12 „... Wenngleich mit der Verwendung des Begriffs ‚Leichtigkeit‘ des Verkehrs in aller Regel auf den ungehinderten Verkehrsfluß abgestellt wird, während der Begriff ‚Sicherheit‘ des Verkehrs üblicherweise in einem Zusammenhang mit dem gefahrlosen Verkehrsablauf verwendet wird, schließt das nicht aus, daß Erleichterungen des Verkehrsflusses zugleich auch die Sicherheit des Verkehrs begünstigen. Nur auf die letztgenannten inhaltlichen Zusammenhänge, nicht jedoch auf die ‚vom Berufungsgericht angenommene begriffliche Unteilbarkeit‘ von ‚Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs‘ kommt es hier an. Die tatsächliche Annahme des Berufungsgerichts, daß ein leichter und flüssiger Verkehrsabfluß die Sicherheit des Straßenverkehrs erhöhe, wenn sich der Bürger – wie vorauszusetzen – an die verkehrsrechtlichen Gebote und Verbote halte, verstößt weder gegen die Denkgesetze noch gegen die allgemeine Lebenserfahrung. ....“
- 13 In der Kommentarliteratur (Wiget in Zeitler, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Stand Januar 2018, Art. 23 Rn. 83) wird davon ausgegangen, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zum Ziel haben, dass kein Verkehrsteilnehmer gefährdet (Aspekt Sicherheit) oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird (Aspekt der Leichtigkeit). Art und Umfang dieser auch durch das Bayerische Straßen- und Wegegesetz geschützten Interessen bestimmt sich je nach Regelungszusammenhang (vgl. zu Straßenpapierkörben als Zubehör zur Förderung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs, HessVGH, U.v. 20.11.2014 – 5 A 1992/13 – juris Rn. 42). Die Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs beziehen sich dabei nicht nur auf bestimmte Verkehrsarten (etwa nur den Verkehr mit herkömmlichen Kraftfahrzeugen) oder auf bestimmte Verkehrsvorgänge (etwa nur den fließenden Verkehr). Entsprechende Beschränkungen enthält das Bayerische Straßen- und Wegegesetz nicht.

- 14 2.1.2 Aus der Entstehungsgeschichte folgt ebenfalls, dass der Begriff der Verkehrsanlagen und damit auch der des Zubehörs nicht abschließend, sondern im oben dargelegten, weiten Sinn zu verstehen ist. Die Begrifflichkeiten gehen ausweislich der Begründung des Gesetzesentwurfs eines bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (LT-Drs. 3/2832, S. 20) auf Regelungen des Reichspolizeikostengesetzes (vom 29.4.1940, RGBl. I S. 688) sowie der dazu erlassenen Durchführungsverordnung (vom 23.9.1940, RGBl. I S. 1260) zurück. Dort findet sich eine nicht abschließende Aufzählung. Verkehrseinrichtungen und Verkehrsanlagen waren danach „insbesondere Verkehrsinseln, Schildkröten, Leiteinrichtungen auf, neben und über der Straße, wie Fahrbahnteiler, Leitsteine, Leitpflöcke, Baumspiegel, Trennstriche, Standspuren für parkende Fahrzeuge, Pfeile, Nägel, farbige Platten, Farbstriche, Geländer, Brüstungen, Führungsplanken, Hecken u. dgl.“. Als Verkehrsanlagen, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs dienen, galten im Übrigen auch öffentliche Parkplätze (und damit Einrichtungen für den ruhenden Verkehr). Im Gegensatz zu den Verkehrszeichen und den Verkehrseinrichtungen, die durch das zweite Gesetz zur Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes vom 24. April 1968 (GVBl. S. 57) in Art. 2 Nr. 3 BayStrWG gestrichen wurden (unter Verweis auf die Regelungen in der Straßenverkehrsordnung, vgl. den Gesetzentwurf der Staatsregierung, LT-Drs. 6/447, S. 12), hat der Gesetzgeber die Verkehrsanlagen als Sammelbegriff für das Zubehör seit Inkrafttreten des Gesetzes unverändert beibehalten (durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes vom 21.8.1981, GVBl. S. 348, wurden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen wieder als Bestandteile der Straße in Art. 2 Nr. 3 BayStrWG aufgenommen, vgl. den Gesetzentwurf, LT-Drs. 9/6241, S. 11). Die Beispiele, auf die der Gesetzentwurf Bezug genommen hat, weisen zudem darauf hin, dass nur weniger massive Anlagen erfasst werden, die relativ leicht wieder beseitigt werden können (vgl. oben).
- 15 2.2 Danach handelt es sich bei den Ladestationen in Form von Ladesäulen in der Größenordnung herkömmlicher Parkscheinautomaten um Verkehrsanlagen im Sinn des Art. 2 Nr. 3 BayStrWG.
- 16 Diese stellen Hilfseinrichtungen für Verkehrsteilnehmer dar, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Straße stehen und die der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen. Angesichts der bekanntermaßen bestehenden Reichweiteprobleme im Zusammenhang mit der Elektromobilität stellt der Aufbau eines flächendeckenden

Ladenetzes die Voraussetzung für die Gewährleistung eines ungehinderten Verkehrsflusses und eines gefahrlosen Verkehrsablaufs dar. Ladesäulen fördern damit unmittelbar die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im oben dargelegten Sinn (vgl. BVerwG, B.v. 20.1.1983 – 4 B 217.82 – juris Rn. 4). So hat die Bundesregierung bereits im Regierungsprogramm Elektromobilität (Stand Mai 2011) betont, dass eine Ladeinfrastruktur zur Versorgung von Elektrofahrzeugen für längere Fahrten benötigt wird (S. 34, abrufbar unter <[https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/P-R/regierungsprogramm-elektromobilitaet-mai-2011.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/P-R/regierungsprogramm-elektromobilitaet-mai-2011.pdf?__blob=publicationFile&v=6)>). In der Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage (vom 23.2.2017) heißt es dazu: „Insbesondere der Aufbau eines flächendeckenden und bedarfsgerechten Schnellladenetzes ist für die Kundenakzeptanz und den Markthochlauf von E-Fahrzeugen von zentraler Bedeutung. Die dafür erforderlichen Standorte müssen sich durch ihre zentrale und leicht erreichbare Lage auszeichnen...“ und „Standorte mit Nähe zu zentralen Verkehrsverbindungen sind für Betreiber von Ladesäulen von besonderer Bedeutung“ (BT-Drs. 18/11295, S. 4). Daraus wird die Notwendigkeit dezentraler Ladestellen ersichtlich, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit Elektromobilen zu gewährleisten. Nur durch genügend Ladepunkte können den Inhabern vermeidbare Behinderungen beim Laden ihrer Fahrzeuge, etwa durch weite Entfernungen zu Ladeeinrichtungen, erspart werden. Es gilt aber auch zu verhindern, dass Elektromobile aufgrund Energiemangels liegenbleiben, wie der Antragsteller im Ergebnis ebenfalls anerkennt. Andernfalls könnte es nicht nur zu Behinderungen, sondern wohl auch zu Gefährdungen des übrigen Verkehrs kommen. Voraussetzung für den flüssigen und sicheren Verkehr mit E-Fahrzeugen ist daher das Vorhandensein ausreichender Lademöglichkeiten und damit auch der Aufbau von Ladesäulen im Bereich öffentlicher Straßen und Wege. Zudem dienen derartige Ladestationen der mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge vom 5. Juni 2015 (Elektromobilitätsgesetz – EmoG – BGBl. S. 898) verfolgten Zielsetzung, durch Maßnahmen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs beizutragen (vgl. § 1 EmoG) und damit von diesem Verkehr ausgehende Gefahren für Mensch und Umwelt abzuwehren (vgl. dazu auch den Gesetzentwurf der Bundesregierung, BT-Drs. 18/3418, S. 10 und Schubert, NZV 2016, 153/155). Das Verwaltungsgericht hat dies zutreffend zugrunde gelegt und dabei zu Recht nicht nur auf die einfachgesetzlichen Regelungen zur Förderung der Elektromobilität abgestellt, sondern auch auf die im Hintergrund stehenden verfassungsrechtlichen Grundlagen. Der Antragsteller

könnte daher nicht mit Erfolg einwenden, dass sich die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs nur auf herkömmliche Verkehrsarten beschränke. Vielmehr ist die gesetzgeberische Grundentscheidung zugunsten der Elektromobilität zu respektieren. Dass diese nicht zur faktischen Außerkraftsetzung gesetzlicher Genehmigungsregelungen führen könnte, bedarf keiner weiteren Erörterung. Bei Anwendbarkeit des Art. 2 Nr. 3 BayStrWG stellt sich die Frage bauordnungsrechtlicher Genehmigungen nicht (Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayBO). Zu den baurechtlichen Fragen kann zudem vollumfänglich auf die Ausführungen in der erstinstanzlichen Entscheidung verwiesen werden, die insoweit durch das Beschwerdevorbringen nicht angegriffen wurde.

- 17 Öffentlich zugängliche Ladepunkte für elektrisch betriebene Fahrzeuge der streitgegenständlichen Art weisen auch keinen erheblichen baulichen Umfang auf. Daher bedarf es keiner Erörterung, ob sie andernfalls als Straßenbestandteile anzusehen wären. Es handelt sich hier um zwei innerstädtisch aufzubauende Ladesäulen, die nach dem unwidersprochenen Vortrag der Antragsgegnerin eine ähnliche Größe wie ein herkömmlicher Parkscheinautomat haben, mit vier dazugehörigen Parkplätzen. Sie können relativ leicht errichtet (und auch beseitigt) werden, ohne massive Eingriffe in die Straße. Derartige Ladepunkte sind im Übrigen typischerweise dadurch gekennzeichnet, dass sie auf die vorhandene innerstädtische Strom-Infrastruktur zurückgreifen können. Die Ladevorgänge für Elektromobile weisen allerdings eine relativ lange Dauer im Verhältnis zur damit erzielbaren Reichweite des Fahrzeugs auf. Daraus ergibt sich – wie oben dargelegt – die Notwendigkeit eines umfassenden Netzes von dezentralen Lademöglichkeiten zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.
- 18 Der Einwand des Klägers, solche Ladestationen seien mit normalen Tankstellen vergleichbar, die nicht als Verkehrsanlagen angesehen werden könnten, verkennt diese Zusammenhänge. Eine herkömmliche Tankstation für fossile Brennstoffe ist regelmäßig dadurch gekennzeichnet, dass es zur Ermöglichung eines relativ kurzen Betankungsvorgangs (i.d.R. wenige Minuten) – im Verhältnis zur dadurch eröffneten Reichweite – eines erheblichen Umfangs an baulicher und technischer Infrastruktur bedarf. Grund sind hierfür technische (Notwendigkeit hinreichend großer, i.d.R. unterirdischer Tankbehälter zur Gewährleistung des wirtschaftlichen Betriebs), umweltrechtliche und sicherheitsrechtliche (Beachtung v.a. von Brandschutzvorschriften) Erfordernisse. Tankstellen werden in der Regel auch nicht auf öffentlichen Verkehrs-



flächen errichtet (vgl. aber für Nebenbetriebe an Bundesautobahnen die straßenrechtlichen Sonderbestimmungen in § 1 Abs. 4 Nr. 5, § 15 FStrG). Sie bestehen aus verschiedenen technischen Einrichtungen, die zur Betankung nötig sind, und stehen zumeist in Verbindung mit Gebäuden oder Gebäudeteilen. Deshalb können sie schon wegen ihres Umfangs und der massiven baulichen Eingriffe bei ihrer Errichtung grundsätzlich nicht als Verkehrsanlagen im Sinn des Art. 2 Nr. 3 BayStrWG angesehen werden. Einzelne, selbständig zu bedienende Zapfsäulen am Straßenrand – allenfalls diese wären im Ansatz mit den hier streitgegenständlichen Ladevorgängen vergleichbar – erscheinen dagegen weder praktisch noch rechtlich möglich.

- 19 Soweit der Antragsteller mit Gefahren argumentiert, die im Zusammenhang mit den Ladevorgängen entstehen können (etwa mit Unfällen durch Stromschläge bei beschädigten Anlagen oder durch defekte Fahrzeuge), spielt dies für die straßenrechtliche Qualifizierung keine Rolle. Maßgeblich sind insofern die besonderen gesetzlichen Bestimmungen für die Errichtung und den Betrieb von Ladepunkten (vgl. § 49 Abs. 1 und 2 EnWG, § 3 Abs. 4 LSV). Entsprechendes gilt für Fragen der Flussdichte, sollte es, wie vom Antragsteller behauptet, mittelfristig zu einer Umrüstung auf höhere Stromstärken kommen.
- 20 Schließlich überzeugt der Einwand nicht, es handle sich um eine gewerbliche Tätigkeit, bei der wirtschaftliche Interessen im Vordergrund stünden. Zum einen spielt dies nach dem Wortlaut des Art. 2 Nr. 3 BayStrWG keine Rolle. Zum anderen hat der Antragsgegner nachvollziehbar darauf hingewiesen, dass der Betrieb derzeit nicht kostendeckend ist, so dass sich diese Fragen nicht stellen. Auch die Bundesregierung geht derzeit von einer Wirtschaftlichkeitslücke sowie von der Notwendigkeit staatlicher Förderung aus (vgl. BT-Drs. 18/11295, S. 5, Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage).
- 21 3. Im Übrigen kann zur Vermeidung von Wiederholungen auf die zutreffenden Ausführungen des Verwaltungsgerichts verwiesen werden, die vom Vortrag im Beschwerdeverfahren nicht ernsthaft in Zweifel gezogen werden. So setzt sich das Beschwerdevorbringen zu mutmaßlichen Lärmimmissionen nicht mit den im Beschluss zitierten Normen auseinander. Der Antragsgegner führt zudem zu Recht aus, dass es sich bisher bereits um vier Parkplätze handelt, die ebenfalls mit Lärmimmissionen verbunden sind.

- 22 4. Schließlich hat der Antragsteller nicht dargelegt, in welchen Rechten er verletzt sein soll. Selbst wenn eine Baugenehmigung erforderlich sein sollte, wäre dem Antrag daher nicht stattzugeben. Die Unterlassung der Maßnahme könnte nicht allein deshalb verlangt werden, weil die erforderliche Genehmigung fehlte. Vielmehr hat ein solcher Antrag nur dann Erfolg, wenn der Antragsteller eine Rechtsverletzung glaubhaft macht (vgl. dazu BayVGH, B.v. 21.11.2006 – 8 CE 06.1957 – juris Rn. 11 ff.; B.v. 21.1.2013 – 9 CE 12.918 – juris Rn. 17 ff.; B.v. 8.3.2018 – 15 CE 17.2599 – juris Rn. 38). Daran fehlt es.
- 23 5. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 2 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf § 47, § 52 Abs. 1, § 53 Abs. 2 Nr. 1 GKG, unter Heranziehung von Nr. 1.5 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit.
- 24 Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO).

25 Müller

Dr. Käß

Meier