



Ausarbeitung

Ladepunkte für Elektromobile als Letztverbraucher von Strom oder als Teil des Stromversorgungsnetzes?

Ladepunkte für Elektromobile als Letztverbraucher von Strom oder als Teil des Stromversorgungsnetzes?

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 123/18
Abschluss der Arbeit: 12. Oktober 2018
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Europarechtliche Vorgaben für Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektromobile	7
2.1.	Erwägungsgründe der Infrastrukturrichtlinie	7
2.2.	Vorgaben des Art. 4 InfRL	8
2.3.	Zwischenfazit	9
3.	Ladepunkte als Teil des Energieversorgungsnetzes?	9
4.	Fazit	11

1. Einleitung

Mit ihrem Energiekonzept formulierte die Bundesregierung im Jahr 2010 u. a. das energiepolitische Ziel, Deutschlands Endenergieverbrauch im Verkehrsbereich bis 2020 um rund 10 Prozent und bis 2050 um rund 40 Prozent gegenüber 2005 zu senken.¹ Danach bietet die Elektromobilität große Chancen und großen Nutzen. Sie stelle ein wichtiges Element einer klimagerechten Energie- und Verkehrspolitik dar.² Mit Stand 1. Januar 2018 waren laut statistischer Daten des Kraftfahrt-Bundesamts 0,22 % aller in Deutschland zugelassener Fahrzeuge der Klassen M₁, N und L³ elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 **Elektromobilitätsgesetzes (EmoG)**^{4, 5}

Eine wesentliche Voraussetzung für die Verbreitung der Elektromobilität ist das Vorhandensein ausreichender und kundenfreundlicher **Ladeinfrastrukturen (LIS)**. Denn potentielle Nutzer werden die Elektromobilität nur dann als echte Alternative zu herkömmlichen Antriebsarten akzeptieren, wenn sie ebenfalls alltagstaugliche Versorgungslösungen bieten kann.⁶ Der Ausbau der öffentlich zugänglichen LIS ist daher von grundlegender Bedeutung für die weitere Marktentwicklung.⁷

Mit der **Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge** will die Bundesregierung den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Schnelllade- und Normalladestationen initiieren. Ziel ist dabei der Aufbau von mindestens 15.000 Ladesäulen bis 2020. Die Bundesregierung stellt

-
- 1 **Deutscher Bundestag (2010)**. Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung und 10-Punkte-Sofortprogramm – Monitoring und Zwischenbericht der Bundesregierung. Unterrichtung durch die Bundesregierung vom 28.09.2010. BT-Drs. 17/3049. S. 3.
 - 2 **Harendt, Bertram/Dietrich, Nina/Doser, Jan Wolfgang/Mayer, Christian A./Erling, Uwe M. (2018)**. Elektromobilitätsgesetz (EmoG) – Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge. Berichterstattung 2018. Fortschrittsbericht nach § 7 EmoG im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Juni 2018. S. 1 ff. Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/elektromobilitaetsgesetz-berichterstattung-2018.html?nn=348216> (letzter Abruf: 10.10.2018).
 - 3 Zu den Fahrzeugklassen vgl. Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.09.2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie). ABl. EU Nr. L 263 vom 09.10.2007. S. 1. So umfasst etwa die Fahrzeugklasse M₁ alle für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.
 - 4 Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge vom 05.06.2015, BGBl. I S. 898.
 - 5 **Harendt, Bertram/Dietrich, Nina/Doser, Jan Wolfgang/Mayer, Christian A./Erling, Uwe M. (2018)**. A. a. O. (Fn. 2). S. 11.
 - 6 **Helbig, Malte (2016)**. Elektromobilität – die freie Wahl des Stromlieferanten an der Ladesäule für Elektrofahrzeuge. Eine Untersuchung anhand des europäischen und deutschen Energiewirtschafts- und Wettbewerbsrechts. Diss. 2016. Baden-Baden: Nomos. S. 21.
 - 7 **Harendt, Bertram/Dietrich, Nina/Doser, Jan Wolfgang/Mayer, Christian A./Erling, Uwe M. (2018)**. A. a. O. (Fn. 2). S. 21 ff.

dafür 300 Millionen Euro von 2017 bis 2020 bereit und unterstützt damit sowohl private Investoren als auch Städte und Gemeinden.⁸

Als Investitionshemmnis haben sich in der Vergangenheit rechtliche Unsicherheiten insbesondere im Hinblick auf die Frage der energiewirtschaftsrechtlichen Einordnung der LIS herausgestellt.⁹ Mit dem **Gesetz zur Weiterentwicklung des Strommarktes (Strommarktgesetz)**¹⁰ wurden auch bestimmte rechtliche Vorgaben des **Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG)**¹¹, die für die energiewirtschaftsrechtliche Einordnung der LIS von Bedeutung sind, geändert bzw. neu eingeführt. So definiert nunmehr § 3 Nr. 25 EnWG den „Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile“ als Letztverbrauch im Sinne des EnWG sowie der auf Grund des EnWG erlassenen Verordnungen. Weiterhin formuliert § 17 Abs. 1 EnWG den Anspruch der Betreiber von Ladepunkten für Elektromobile gegen die Betreiber von Energieversorgungsnetzen (**Netzbetreiber**) auf Anschluss an ihr Stromnetz „zu technischen und wirtschaftlichen Bedingungen [...], die angemessen, diskriminierungsfrei, transparent und nicht ungünstiger sind, als sie von den Betreibern der Energieversorgungsnetze in vergleichbaren Fällen für Leistungen innerhalb ihres Unternehmens oder gegenüber verbundenen oder assoziierten Unternehmen angewendet werden.“ Mit diesen Neuregelungen stellt der Gesetzgeber klar, dass Ladepunkte kein Teil des Energieversorgungsnetzes sind.¹²

Konsequenz dieser Neuregelungen ist, dass Ladepunktbetreiber nicht als Stromversorger, Stromlieferanten oder Stromnetzbetreiber und daher nicht als **Energieversorgungsunternehmen (EVU)** im Sinne des EnWG anzusehen sind.¹³ Aus der Stellung des Ladepunktbetreibers als Letztverbraucher folgt, dass dieser weder den Genehmigungspflichten des EnWG zum Betrieb eines

-
- 8 Weitere Informationen zur Förderrichtlinie *Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge* finden sich auf der entsprechenden Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderrichtlinie-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge.html> (letzter Abruf: 11.10.2018). Siehe dazu auch **Deutscher Bundestag (2018)**. Sechster Monitoring-Bericht „Energie der Zukunft“. Unterrichtung durch die Bundesregierung vom 29.06.2018. BT-Drs. 19/3040. S. 85.
- 9 **Harendt, Bertram/Wolf, Catharina (2016)**. Energierechtliche Einordnung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Information über geplante Änderungen des Energierechts im Jahre 2016. Begleit- und Wirkungsforschung Schaufenster Elektromobilität (BuW). Ergebnispapier Nr. 19 vom Januar 2016. S. 8. Link: https://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente_der_begleit_und_wirkungsforschung/Ergebnispapier_Nr_19_Energierechtliche_Einordnung_der_Ladeinfrastruktur_fuer_Elektrofahrzeuge.pdf (letzter Abruf: 11.10.2018).
- 10 Gesetz vom 26.07.2016, BGBl. I S. 1786.
- 11 Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung vom 07.07.2005, BGBl. I S. 1970, 3621; zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.07.2017, BGBl. I S. 2808 (2018 I 472).
- 12 So **Harendt, Bertram/Wolf, Catharina (2016)**. A. a. O. (Fn. 9). S. 5.
- 13 **Boesche, Katharina Vera/Eichelberg, Imke/Harendt, Bertram/Mayer, Christian Alexander/Wolf, Catharina (2017)**. Eckpunkte für den rechtlichen Rahmen der Elektromobilität. Überblick und Handlungserwägungen der Begleit- und Wirkungsforschung zum Schaufenster-Programm Elektromobilität. Ergebnispapier Nr. 34 vom Januar 2017. S. 33. Link: https://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente_der_begleit_und_wirkungsforschung/EP34_Rechtlicher_Rahmen.pdf (11.10.2018). Zum Begriff des Energieversorgungsunternehmens vgl. § 3 Nr. 18 EnWG.

Stromnetzes¹⁴ noch den Lieferantenpflichten hinsichtlich der formalen und inhaltlichen Gestaltung von Stromrechnungen¹⁵ und auch nicht den Kennzeichnungspflichten hinsichtlich des am Ladepunkt verwendeten Strommixes¹⁶ unterliegt.¹⁷ Die regulierungsrechtlichen Vorgaben, denen Stromnetzbetreiber insbesondere im Hinblick auf die Frage der Gewährung des Netzzugangs für Wettbewerber sowie im Hinblick auf die Kalkulation der Netznutzungsentgelte unterliegen,¹⁸ sind für Ladepunktbetreiber aufgrund dieser rechtlichen Einordnung als Letztverbraucher nicht von Bedeutung. Vielmehr können Ladepunktbetreiber ihren Stromlieferanten frei wählen.

Die Gleichstellung von Letztverbrauch und Betrieb eines Ladepunktes für Elektromobile durch § 3 Nr. 25 EnWG hat damit zur Folge, dass sämtliche energiewirtschaftsrechtlichen Pflichten allein im Verhältnis zwischen dem Stromlieferanten, dem Netzbetreiber und dem Betreiber des jeweiligen Ladepunktes gelten, wobei der Ladepunktbetreiber die rechtlich vorteilhafte Position des Letztverbrauchers innehat.¹⁹ Auf das nachgelagerte Rechtsverhältnis zwischen Ladepunktbetreiber und Fahrzeugnutzer findet das EnWG keine Anwendung.²⁰ Dieser wird vielmehr wie ein Gast eines Stromkunden oder eines Hotels behandelt, der für das EnWG unsichtbar ist.²¹

„Durch diese wichtige Klarstellung ist insbesondere für juristische Personen aus dem Bereich Handel (Imbissketten, Baumärkte etc.), Banken, Autohäuser, Parkhäuser etc. eine deutliche Erleichterung geschaffen worden, Ladeinfrastruktur aufzubauen. Der Nutzen aus Wartezeit, Erledigung von Kundengeschäften, Kundenbindung und Laden von Elektrofahrzeugen lässt sich nun sinnvoll kombinieren. Damit ist die Attraktivität zum Aufbau von Ladeinfrastruktur durch die Privatwirtschaft deutlich gesteigert worden.“²²

Vor diesem Hintergrund widmet sich der vorliegende Sachstand der Frage, ob die energiewirtschaftsrechtliche Einordnung von LIS bzw. Ladepunkten als Teil des Energieversorgungsnetzes

14 Vgl. etwa § 4 EnWG, der die Genehmigungspflicht für Netzbetreiber regelt.

15 Vgl. die Vorgaben in § 40 EnWG.

16 Vgl. die Vorgaben in § 42 EnWG.

17 **Boesche, Katharina Vera/Eichelberg, Imke/Harendt, Bertram/Mayer, Christian Alexander/Wolf, Catharina (2017)**. A. a. O. (Fn. 13). S. 33.

18 Vgl. dazu die Überblicksdarstellung bei **Helbig, Malte (2016)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 80 ff., 134 f.

19 **Elsplas, Maximilian Emanuel/Graßmann, Nils/Rasbach, Winfried (2018)**. In: Elspas, Maximilian Emanuel/Graßmann, Nils/Rasbach, Winfried (Hrsg.). EnWG. Energiewirtschaftsgesetz mit AbLaV, ARegV, GasGVV, GasH-DrLtgV, GasNEV, GasNZV, KAV, KraftNAV, LSV, MaStRV, NAV, NDAV, NetzResV, StromGVV, StromNEV, StromNZV, SysStabV, ÜNSchtzV. Kommentar. 2018. Berlin: Erich Schmidt, j § 3 Rn. 152.

20 **Deutscher Bundestag (2016)**. Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Strommarktes (Strommarktgesetz). Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 20.01.2016. BT-Drs. 18/7317. S. 78.

21 **Boesche, Katharina Vera/Eichelberg, Imke/Harendt, Bertram/Mayer, Christian Alexander/Wolf, Catharina (2017)**. A. a. O. (Fn. 13). S. 33.

22 **Boesche, Katharina Vera/Eichelberg, Imke/Harendt, Bertram/Mayer, Christian Alexander/Wolf, Catharina (2017)**. A. a. O. (Fn. 13). S. 33.

rechtlich möglich ist.²³ Da dies überhaupt nur dann gegeben sein könnte, wenn die durch das Strommarktgesetz geänderten bzw. eingeführten rechtlichen Vorgaben wieder rückgängig gemacht würden, wird für die nachfolgende Darstellung hypothetisch davon ausgegangen, dass die die LIS betreffenden Regelungen des Strommarktgesetzes nicht existierten.

Zur Beantwortung dieser Frage wird zum einen auf den maßgeblichen europäischen Rechtsrahmen eingegangen. Zum anderen wird der Forschungsstand zu dieser Diskussion, die mit Inkrafttreten der genannten Regelungen des Strommarktgesetzes (teilweise) an Bedeutung verloren hat und – soweit ersichtlich – seitdem auch nicht mehr geführt wird, überblicksartig dargestellt.

2. Europarechtliche Vorgaben für Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektromobile

Den europarechtlichen Hintergrund für den Aufbau und den Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektromobile bilden die Vorgaben der **Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Infrastrukturrichtlinie – InfRL)**²⁴.

Die für die Beantwortung der Frage, ob Ladepunkte in europarechtlich zulässiger Weise als Teil des Stromversorgungsnetzes angesehen werden könnten, maßgeblichen Vorgaben und Erwägungen sind in den Erwägungsgründen 29 und 30 sowie in Art. 4 InfRL enthalten.

2.1. Erwägungsgründe der Infrastrukturrichtlinie

So lautet Erwägungsgrund 29 der InfRL auszugsweise:

„(29) [...] Die Verteilnetzbetreiber spielen eine wichtige Rolle in Bezug auf Ladepunkte. Bei der Fortentwicklung ihrer Aufgaben sollten die Verteilnetzbetreiber – von denen einige möglicherweise zu vertikal integrierten Unternehmen gehören, die Ladepunkte besitzen oder betreiben – nichtdiskriminierend mit anderen Eigentümern oder Betreibern von Ladepunkten zusammenarbeiten, insbesondere indem sie die Informationen bereitstellen, die für den wirksamen Zugang zum System und für dessen Nutzung benötigt werden.“

Dieser Erwägungsgrund verdeutlicht bereits, dass der europäische Gesetzgeber klar zwischen den Betreibern von Verteilnetzen und den Betreibern von LIS differenziert. Nach dessen Ansicht dürften die LIS nicht Bestandteil des Stromversorgungsnetzes sein.²⁵

23 Dazu etwa **LichtBlick SE (2015)**. Stromtankstellen für Verbraucher und Energiewende: Für eine diskriminierungsfreie Ladeinfrastruktur. Positionspapier zur Entwicklung der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge. Juni 2015. Link: <https://www.lichtblick.de/presse/news/2015/06/15/e-autos-k%C3%B6nnen-im-stromnetz-%C3%BCber-1000-euro-pro-jahr-erwirtschaften/> (letzter Abruf: 11.10.2018).

24 Richtlinie vom 22.10.2014. ABL. EU Nr. L 307 vom 28.10.2014. S. 1.

25 **Helbig, Malte (2016)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 48 f.

Wie sich der europäische Gesetzgeber das marktwirtschaftliche Modell des Aufbaus der LIS grundsätzlich vorstellt, ergibt sich aus Erwägungsgrund 30 der InfRL. Dieser lautet auszugsweise:

„(30) [...] Für die Errichtung und den Betrieb von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge sollte es einen Wettbewerbsmarkt mit offenem Zugang für alle Parteien geben, die an der Markteinführung oder dem Betrieb von Aufladeinfrastruktur interessiert sind.“

Die Errichtung der LIS soll nach Ansicht des europäischen Gesetzgebers folglich in Form eines dem Energieversorgungsnetz nachgelagerten Wettbewerbsmarktes erfolgen. Konsequenz dieser Einordnung dürfte dann sein, dass jeder Stromversorger die für den Vertrieb erforderliche LIS entweder selbst errichtet oder aber auf vertraglicher Basis mit Betreibern von Ladepunkten zusammenarbeitet.²⁶

2.2. Vorgaben des Art. 4 InfRL

Aufschlussreich sind darüber hinaus die Vorgaben des Art. 4 InfRL. Die Norm lautet auszugsweise:

„Artikel 4

Stromversorgung für den Verkehr

(1) Die Mitgliedstaaten stellen anhand ihrer nationalen Strategierahmen^[27] sicher, dass bis spätestens 31. Dezember 2020 eine angemessene Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten errichtet wird, damit Elektrofahrzeuge zumindest in städtischen bzw. vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten sowie gegebenenfalls in Netzen, die von den Mitgliedstaaten bestimmt werden, verkehren können. [...]

[...]

(8) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten von jedem Elektrizitätsversorgungsunternehmen in der Union – vorbehaltlich der Zustimmung des Versorgungsunternehmens – ungehindert Strom beziehen können. [...]

[...]

26 **Helbig, Malte (2016)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 49.

27 Zum nationalen Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Deutschland vgl. die allgemeinen Regelungen in Art. 3 InfRL sowie die entsprechenden Informationen und Veröffentlichungen auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Link: <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Mobilitaets-Kraftstoffstrategie/Nationaler-Strategierahmen-AFID/nationaler-strategierahmen-afid.html> (letzter Abruf: 11.10.2018).

(11) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verteilernetzbetreiber mit jeder Person, die öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet oder betreibt, nichtdiskriminierend zusammenarbeiten.“

Mit diesen Vorgaben stellt der europäische Gesetzgeber klar, dass Ladepunktbetreiber den Endkunden energiewirtschaftsrechtlich gleichstehen sollen.²⁸

2.3. Zwischenfazit

Aus diesen Vorgaben und Erwägungsgründen der Infrastrukturrichtlinie ergibt sich, dass sich der europäische Gesetzgeber gegen eine Zuordnung der LIS zum Stromversorgungsnetz und damit gegen die für diese Netze geltende sektorspezifische Zugangs- und Entgeltregulierung positioniert hat.²⁹ Folglich wäre es europarechtlich nicht zulässig, Ladepunkte als Teil des Stromversorgungsnetzes zu definieren.

3. Ladepunkte als Teil des Energieversorgungsnetzes?

Unabhängig davon, dass es aufgrund der oben erläuterten Vorgaben der Infrastrukturrichtlinie schon europarechtlich nicht zulässig sein dürfte, Ladepunkte als Teil des Stromversorgungsnetzes zu definieren, soll nachfolgend noch der hypothetischen Frage nachgegangen werden, ob das EnWG einer solchen Einordnung unter der Voraussetzung entgegenstünde, dass die rechtlichen Änderungen des Strommarktgesetzes nicht existierten.

Vor Inkrafttreten dieser Vorgaben des Strommarktgesetzes wurde in der energiewirtschaftsrechtlichen Fachliteratur diskutiert, ob LIS rechtlich oder funktional als Teil des Elektrizitätsverteilernetzes nach § 3 Nr. 3, 16, 37 EnWG einzuordnen sind.³⁰ Da der Netzbegriff im EnWG nicht legal definiert ist, war diese Frage in der Fachliteratur umstritten.³¹

Die Einordnung der LIS als Teil des Elektrizitätsverteilernetzes würde dabei jedoch voraussetzen, dass sie der Verteilung von Elektrizität dient. Nur dann könnte von einem Netz im Sinne des § 3 Nr. 3 und 16 EnWG gesprochen werden. Nach § 3 Nr. 37 EnWG ist Verteilung „*der Transport von Elektrizität mit hoher, mittlerer oder niedriger Spannung [...], um die Versorgung von Kunden zu ermöglichen, jedoch nicht die Belieferung der Kunden selbst*“. Die dabei im Vordergrund stehende Transportfunktion des Netzes dient nach dem Willen des Gesetzgebers somit der Sicherstellung der Belieferungsmöglichkeit von Kunden.³² Demgegenüber dienen aber LIS nicht dem Transport von Elektrizität, sondern stellen vielmehr eine Schnittstelle zwischen Verteilnetz und

28 Helbig, Malte (2016). A. a. O. (Fn. 6). S. 47.

29 Helbig, Malte (2016). A. a. O. (Fn. 6). S. 45.

30 Dazu Helbig, Malte (2016). A. a. O. (Fn. 6). S. 119 ff.; Harendt, Bertram/Wolf, Catharina (2016). A. a. O. (Fn. 9). S. 2.

31 Zum Meinungsstand Helbig, Malte (2016). A. a. O. (Fn. 6). S. 120 m. w. N.

32 Helbig, Malte (2016). A. a. O. (Fn. 6). S. 122.

Fahrzeug zwecks dessen Aufladung dar.³³ Sie hat damit vorwiegend die Funktion der Beladung der Elektrofahrzeuge und damit der Belieferung von Kunden und nicht der Verteilung von Elektrizität im Sinne des § 3 Nr. 37 EnWG.³⁴

Auch die Frage, ob LIS dem Elektrizitätsversorgungsnetz funktional zuzurechnen sind, gäbe es die Neuregelungen durch das Strommarktgesetz nicht, ist wohl zu verneinen. Zwar wurde in der Fachliteratur vertreten, dass die LIS als Verlängerung des vorgelagerten Verteilnetzes anzusehen seien.³⁵ Die Funktion der LIS spricht aber gegen diese Ansicht. So dienen die LIS vorwiegend der Beladung der Batterien von Elektromobilen und sind in dieser Funktion regulatorisch eher mit einer Steckdose vergleichbar.³⁶ Eine Verteilung von Elektrizität im Sinne des § 3 Nr. 37 EnWG ist damit nicht verbunden. Weiterhin erbringt die LIS auch keine für den Netzbetrieb vorteilhafte Systemdienstleistung (Speicherung von Strom, sonstige stromnetzstabilisierende Wirkung).³⁷

Auch vor dem Hintergrund der Konzeption der Netzregulierung ist die Frage, ob LIS als Teil des Elektrizitätsversorgungsnetzes anzusehen sind, zu verneinen. Grundgedanke der bestehenden netzregulatorischen Vorgaben ist, dass ein funktionierender Wettbewerb im Strommarkt nur dann möglich ist, wenn auch auf der Wertschöpfungsstufe des Stromtransports und der Stromverteilung Wettbewerb besteht. Da es sich bei Stromleitungsinfrastrukturen ökonomisch allerdings um so genannte natürliche Monopole handelt, deren Duplizierung volkswirtschaftlich nicht sinnvoll ist,³⁸ wurde das Entstehen eines solchen Wettbewerbs auf dieser Wertschöpfungsstufe stark bezweifelt.³⁹ Diese Überlegungen bilden den Hintergrund der insbesondere in §§ 20 ff. EnWG und den entsprechenden Verordnungen geregelten Durchleitungs- und Netzzugangsansprüche. Die Netzregulierung ist daher ihrer Zielsetzung wegen zu begrenzen auf solche Infrastrukturen, die dem Transport und der Verteilung von Elektrizität dienen und wegen ihrer fehlenden Duplizierbarkeit als Engpass für die Entwicklung des Elektrizitätsmarkts eine wesentliche Bedeutung haben.⁴⁰ Beide Voraussetzungen treffen auf LIS nicht zu.

Somit ist auch die Frage, ob LIS – unter der Voraussetzung, dass die oben erläuterten Neuregelungen des Strommarktgesetzes die LIS betreffend nicht in Kraft getreten wären – als Teil des Stromversorgungsnetzes nach den dann maßgeblichen Vorgaben des EnWG hätten gelten können, zu verneinen.

33 **Helbig, Malte (2016)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 122.

34 **Helbig, Malte (2016)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 123.

35 Nachweise bei **Helbig, Malte (2016)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 129.

36 **Helbig, Malte (2016)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 131.

37 **Helbig, Malte (2016)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 131.

38 Ausführlich dazu **Helbig, Malte (2016)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 85 ff.

39 **Helbig, Malte (2016)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 139.

40 **Helbig, Malte (2016)**. A. a. O. (Fn. 6). S. 139.

4. Fazit

Wie gezeigt, sprechen sowohl die europarechtlichen Vorgaben als auch die hypothetische nationale Rechtslage, die davon ausgeht, dass die Änderungen des Strommarktgesetzes die LIS betreffend, nicht stattgefunden haben, dagegen, die Ladeinfrastruktur für Elektromobile rechtlich als Teil des Stromversorgungsnetzes zu qualifizieren. Weitere Überlegungen zur netzregulatorischen Behandlung von LIS erübrigen sich daher.

* * *