

Berlin, 3. Juli 2024

**BDEW Bundesverband
der Energie- und
Wasserwirtschaft e.V.**

Reinhardtstraße 32
10117 Berlin

www.bdeu.de

Fakten und Argumente

Ladeinfrastruktur: §7c Abs. 1 EnWG bei De-minimis-Unter- nehmen

Auswirkungen, Umsetzungsstand und
Handlungsempfehlungen

Version: 1.0

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten mehr als 2.000 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, über 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 95 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

Der BDEW ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung sowie im europäischen Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber den EU-Institutionen eingetragen. Bei der Interessenvertretung legt er neben dem anerkannten Verhaltenskodex nach § 5 Absatz 3 Satz 1 LobbyRG, dem Verhaltenskodex nach dem Register der Interessenvertreter (europa.eu) auch zusätzlich die BDEW-interne Compliance Richtlinie im Sinne einer professionellen und transparenten Tätigkeit zugrunde. Registereintrag national: R000888. Registereintrag europäisch: 20457441380-38

Inhalt

1	Entflechtung des Betriebs von öffentlich zugänglichen Ladepunkten nach § 7c EnWG	3
2	Wer ist der Elektrizitätsverteilernetzbetreiber?	4
3	Sanktionen beim Verstoß gegen die Entflechtungsvorgaben	5
4	Auswirkung auf Förderungen	5
5	Umfrage unter den KMU im BDEW: Fakten zu den Auswirkungen von § 7c Abs. 1 EnWG	6
6	Politische Handlungsoptionen	11

1 Entflechtung des Betriebs von öffentlich zugänglichen Ladepunkten nach § 7c EnWG

Nach § 7c EnWG dürfen Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen weder **Eigentümer** von Ladepunkten für Elektromobile sein noch diese **Ladepunkte entwickeln, verwalten** oder **betreiben**. Von diesem Grundsatz gibt es zwei Ausnahmen:

1. Das Verbot gilt nicht für **private Ladepunkte** für Elektromobile, die für den Eigengebrauch des Betreibers von Elektrizitätsverteilernetzen bestimmt sind. Diese Ausnahme ist weit zu verstehen. Auch das Laden für Mitarbeiter und gemeinsame Ladeflotten fallen unter Eigengebrauch.
2. In ihrem Netzgebiet können Netzbetreiber **in Fällen regionalen Marktversagens** das Eigentum an Ladepunkten für Elektromobile halten, sie entwickeln, zu verwalten oder zu betreiben, wenn die Bundesnetzagentur auf der Grundlage einer (noch zu erlassenden) Rechtsverordnung ihre Genehmigung dazu erteilt hat. Das Marktversagen muss nach Durchführung eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahrens durch eine kommunale Gebietskörperschaft festgestellt worden sein.

Nicht verboten sind das Errichten und der technische Service für Ladepunkte oder auch sonstige Serviceleistungen, solange sie nicht eine dem Betreiben gleiche Qualität erreichen. Die wirtschaftliche Verantwortung und Entscheidungshoheit dürfen also nicht beim Netzbetreiber liegen.

Für **De-minimis-Unternehmen mit weniger als 100.000 angeschlossenen Kunden** ist die Regelung des § 7c EnWG für bestehende Ladepunkte bis zum 1. Januar 2025 umzusetzen (§ 118 Abs. 34 EnWG).

Die Regelung in § 7c EnWG setzt die Binnenmarkttrichtlinie Strom um und wurde im Juli 2021 mit einer Anpassung in 2023 in Umsetzung der Richtlinie beschlossen. Die Richtlinie zielt darauf ab, die Tätigkeiten des Netzbetreibers auf Netzbetreibertätigkeiten zu begrenzen. Zum einen sollen die wettbewerblich tätigen Unternehmen Tätigkeitsfelder behalten, die auch Serviceleistungen für den Netzbetreiber betreffen und außerdem soll der Netzbetrieb nicht durch weitreichende und ggf. riskante Geschäftsfelder beeinträchtigt werden.

Vor diesem Hintergrund sind der Artikel 33 der Richtlinie gemeinsam mit dem generellen Verbot des Betriebs von Speichern durch den Netzbetreiber in Artikel 36 und dem Gebot für den Netzbetreiber, sich auf Netzbetreiberaktivitäten zu beschränken (Artikel 31 Absatz 10) zu sehen. Dabei geht die Richtlinie von dem Grundsatz der rechtlichen und organisatorischen Entflechtung der Verteilernetzbetreiber aus. Der Netzbetreiber ist danach eine vom Vertrieb getrennte Gesellschaft. Für die große Mehrzahl der Unternehmen in Deutschland trifft dies aber

nicht zu. Es handelt sich um sogenannte De-minimis-Unternehmen (Unternehmen mit weniger als 100.000 Kunden), die Netz und Vertrieb in einer Gesellschaft betreiben und auch organisatorisch keine Maßnahmen zur Trennung ergreifen müssen. In Deutschland gibt es ca. 80 Verteilernetzbetreiber, die rechtlich und organisatorisch entflechten müssen und die ganz überwiegende Anzahl der Endkunden in Deutschland versorgen. Weitere Unternehmen haben auch ohne rechtliche Verpflichtung eine Netzgesellschaft ausgegründet.

Auf europäischer Ebene hatte sich das BMWK für eine Ausnahmeregelung für De-Minimis-Unternehmen eingesetzt. Auch der BDEW hatte im Vorfeld im Rahmen der Konsultationen ausdrücklich auf diesen Sachverhalt hingewiesen. Auch nach Inkrafttreten der Richtlinie hat das BMWK im Rahmen der Umsetzung diesen Punkt bei der Kommission angesprochen, um eine praktikable Lösung zu erreichen. Die Kommission hat jedoch ausdrücklich darauf verwiesen, dass gesetzlich keine De-minimis Regelung vorgesehen sei und sie deshalb auch nicht in das EnWG aufgenommen werden dürfe. Aus rechtlicher Sicht ist das Ergebnis zwar folgerichtig, im praktischen Ergebnis aber paradox: De-minimis-Unternehmen dürfen zwar Energie liefern (was den Kern der Entflechtung ausmacht), aber keine Ladepunkte errichten.

2 Wer ist der Elektrizitätsverteilernetzbetreiber?

Der Netzbetreiber kann die Gesellschaft, die ein Netz betreibt, sein; sie kann aber auch die Organisationseinheit innerhalb einer Gesellschaft sein, die für den Netzbetrieb zuständig ist. Nach § 3 Nr. 2 EnWG sind Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen natürliche oder juristische Personen oder rechtlich unselbständige Organisationseinheiten eines Energieversorgungsunternehmens, die Betreiber von Übertragungs- oder Elektrizitätsverteilernetzen sind.

Die Kommission, die BNetzA und verschiedene Förderbehörden legen den Begriff aber gesellschaftsrechtlich aus. Netzbetreiber ist die Gesellschaft, die das Netz betreibt und nicht nur die Organisationseinheit. Rechtlich gesehen ist beides richtig.

BDEW und VKU haben bisher aus rechtlicher Sicht immer vertreten: Wenn der Ladepunktbetrieb nicht der Organisationseinheit „Netz“ zugeordnet ist, betreibt auch nicht der Netzbetreiber den Ladepunkt, sondern der Vertrieb oder jedenfalls die Restorganisation. Denn Netzbetreiber ist nach § 3 Nr. 2 EnWG auch die Organisationseinheit. Danach wäre es also möglich, Ladepunkte außerhalb der Organisationseinheit Netz in einem De-minimis-Unternehmen zu betreiben. Diese rechtliche Auslegung ist aber umstritten.

Es zeichnet sich ab, dass diese Argumentation sich nicht durchsetzen wird. Sowohl die BNetzA als auch einige Landesregulierungsbehörden und für die Förderbescheide zuständige Landes- und Bundesbehörden haben sich wie die Wirtschaftsprüfer bereits anders aufgestellt und befürworten die gesellschaftsrechtliche Auslegung.

Auch die nochmalige Verlängerung der ursprünglichen Übergangsfrist von fast 1,5 Jahren um ein Jahr in 2023 (§ 118 Abs. 34 EnWG) mit der Begründung, dass die Umsetzung des § 7c für De-minimis-Unternehmen technisch komplexer sei, spricht gegen die bisherige Verbände-Auslegung.

3 Sanktionen beim Verstoß gegen die Entflechtungsvorgaben

Die Entflechtungsvorschriften sind gestaltender Natur. Gegebenenfalls muss das Unternehmen seine Struktur ändern und wie im vorliegenden Fall einen bestimmten Geschäftszweig ausgliedern. Deswegen sind die Entflechtungsvorschriften nicht von sich aus vollziehbar, wie andere Vorschriften im EnWG. Ein Verstoß ist nicht direkt eine bußgeldbewährte Ordnungswidrigkeit. Zunächst bedürfte es einer vollziehbaren Anordnung der zuständigen Behörde (BNetzA oder Landesregulierungsbehörde). Die Anordnung wäre nicht wie bei anderen Themen von sich aus vollziehbar, die Beschwerde hätte aufschiebende Wirkung. Ist eine Beschwerde eingelegt, wird die Vollziehbarkeit erst anzunehmen sein, wenn die gerichtliche Auseinandersetzung mit einem Erfolg für die Behörde endet. Erst dann könnten sich Vollzugsmaßnahmen anschließen.

Anders stellt sich dies allerdings bei der Nichtumsetzung der rechnungsmäßigen Entflechtung nach § 6b EnWG dar: Die Folge könnte hier ein eingeschränkter Prüfvermerk sein, der u.a. zu einer Absenkung der Kreditwürdigkeit führen kann.

Im Kontext einer Förderung ist nicht die Behörde in der Pflicht etwas nachzuweisen, sondern der Antragsteller muss die Ablehnung wegen Nichteinhaltung der Entflechtungsvorgaben fürchten und müsste im Zweifel gegen die Ablehnung vorgehen.

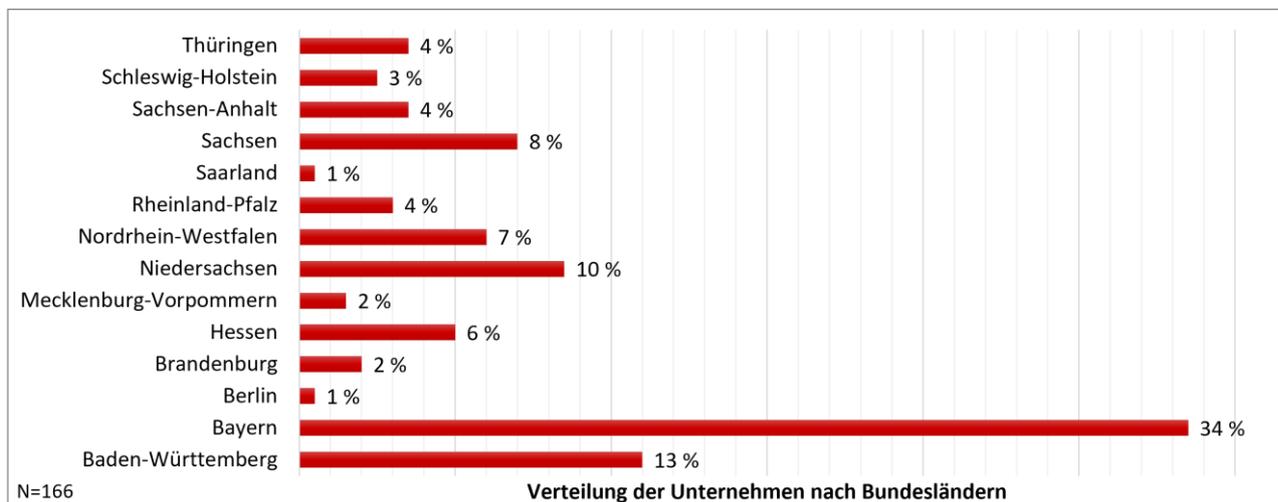
4 Auswirkung auf Förderungen

Sollen weiter Fördergelder in Anspruch genommen werden, wird die vollzogene Entflechtung eine Rolle spielen. Auf Landesebene enthalten einige Förderbescheide, die Vorgabe, dass das Eigentum an der Ladeinfrastruktur über die Laufzeit – meist 8, manchmal wohl auch 6 Jahre – nicht an Dritte übertragen werden darf. Erfolgt trotzdem eine Eigentumsübertragung, kann die Fördersumme zurückverlangt werden. Sollten die für die Förderung zuständigen Behörden dies umsetzen, obwohl die Übertragung ausschließlich aufgrund der gesetzlichen Vorgaben erfolgt, sollte dies adressiert werden. Auf Bundesebene scheinen diese Einschränkungen eher selten zu sein.

5 Umfrage unter den KMU im BDEW: Fakten zu den Auswirkungen von § 7c Abs. 1 EnWG

Laut [BDEW-Elektromobilitätsmonitor](#) war das Jahr 2023 erneut ein Rekordjahr beim Ausbau öffentlicher Ladesäulen. Insgesamt wurden 32.733 öffentliche Ladepunkte mit 1,5 GW Ladeleistung zugebaut, auf insgesamt 118.163 Ladepunkte mit 5,4 GW zum 1.1.2024. Das ist ein Plus von knapp 40 Prozent bei den Ladepunkten und 45 Prozent bei der installierten Ladeleistung. Zu den vielen Unternehmen, die sich beim Ausbau der Ladeinfrastruktur engagieren, gehören die Stadtwerke und KMU. Über 500 davon betreiben öffentliche Ladepunkte in ihren Regionen und sorgen damit für eine Ladesäulenabdeckung auch im ländlichen Raum. Anfang Januar 2024 gab es in 5.594 Kommunen mindestens einen öffentlichen Ladepunkt, das entspricht 52 % aller Kommunen. 93 % der Bevölkerung leben dabei in einer Kommune mit mindestens einem öffentlichen Ladepunkt.

Um einen Überblick zu bekommen, wie insbesondere die De-minimis-Unternehmen mit den Vorschriften des § 7c EnWG umgehen, hat der BDEW im Mai 2024 eine Umfrage unter den kleinen und mittleren Mitgliedsunternehmen (den KMU im BDEW) durchgeführt. An der Umfrage nahmen 168 De-minimis-Unternehmen teil, von denen die überwiegende Mehrheit (93 %) Vertrieb und Netze **in einer Gesellschaft** betreiben. Von diesen Unternehmen betreiben, entwickeln oder verwalten 92 % der Unternehmen öffentliche E-Ladepunkte und/oder diese befinden sich im Eigentum des Unternehmens. Die an der Umfrage teilgenommenen Unternehmen stammen aus 14 verschiedenen Bundesländern, wobei 34 % in Bayern und 13 % in Baden-Württemberg ansässig sind. Eine repräsentative bundesweite Verteilung ist so gewährleistet.



Bei der Frage nach der Umsetzung der Vorgaben aus § 7c Abs. 1 EnWG stehen De-minimis-Unternehmen faktisch **vier Handlungsoptionen** offen:

- **Option 1: Umorganisieren (neue Gesellschaft oder Übertragung an bestehendes Mutter-/Tochter-/Schwesterunternehmen)**

Eine überlegenswerte Alternative kann es sein, die Ladepunkte in einen **weiteren Eigenbetrieb** oder ein **weiteres städtisches Unternehmen** (bestehendes Mutter-, Tochter- oder Schwesterunternehmen oder Gründung einer neuen Gesellschaft) einzugliedern und durch den Vertrieb des De-minimis-Unternehmens, Dienstleistungen zu erbringen. Dass die Ausgliederung einer Tochtergesellschaft bei De-minimis-Unternehmen ausreichend ist, hat die BNetzA nun auch auf ihrer [Website](#) klargestellt. Aus Sicht des BDEW sind auch die Errichtung und der technische Betrieb (inklusive Software) für die Ladepunkte durch den Netzbetreiber im Auftrag der neuen Gesellschaft möglich. Auch weitere Leistungen sind denkbar, soweit das integrierte Unternehmen (als Gesellschaft mit Netzbetrieb) nicht das Eigentum an der Ladeinfrastruktur innehat, das wirtschaftliche Risiko des Betriebs des Ladepunkts trägt und die Verantwortung für die strategische Entscheidungen zur Entwicklung und Planung weiterer Standorte trägt.

Über den Umfang der möglichen Dienstleistungen könnte man dann erneut streiten. Die Frage ist aber auch hier, wie weit das Prüfungsbedürfnis der Regulierungsbehörden oder anderer Marktpartner geht, wenn diese Leistungen nicht im Netzbetrieb abgewickelt und über diesen finanziert werden. Die Bundesnetzagentur hat sich dazu auf ihrer Webseite bereits geäußert. Der BDEW ist zur näheren Auslegung im Gespräch mit der BNetzA¹.

- **Option 2: Kooperation mit Dritten**

Möglich wäre es, den Betrieb von Ladepunkten übergreifend gemeinsames durch ein drittes ggf. gemeinsames Unternehmen durchführen zu lassen. Mehrere De-minimis-Unternehmen können ihre Kräfte mit Blick auf den Ladepunktbetrieb bündeln und entweder gemeinsam ein drittes Unternehmen beauftragen oder gründen. So könnten Synergien genutzt werden. Es gibt derartige Modelle bereits vereinzelt.

- **Option 3: Verkauf an Dritte/Ladeinfrastruktur stilllegen**

Eine weitere Möglichkeit ist, die Ladepunkte entweder an Dritte zu veräußern oder den Ladepunktbetrieb vollständig einzustellen. Beim Verkauf von Ladeinfrastruktur sind keine vergaberechtlichen Anforderungen zu erfüllen. Es können alle zusammen verkauft

¹ <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/Entflechtung/start.html>

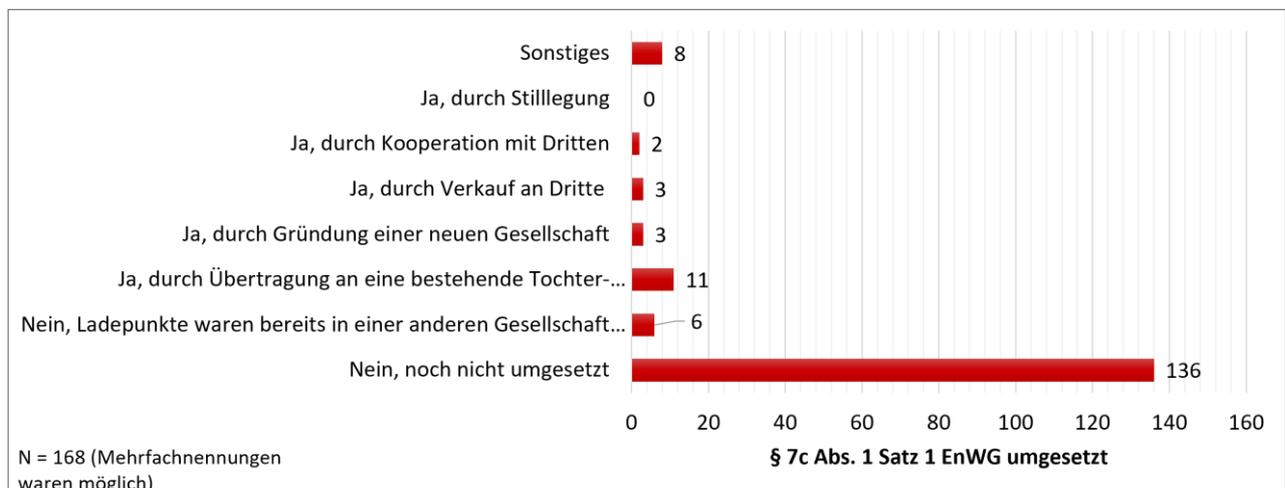
werden; es besteht aber auch die Möglichkeit, den Verkauf anders zu strukturieren, etwa Normalladesäulen und Schnelladesäulen zu trennen.

- **Option 4: Keine Maßnahmen ergreifen**

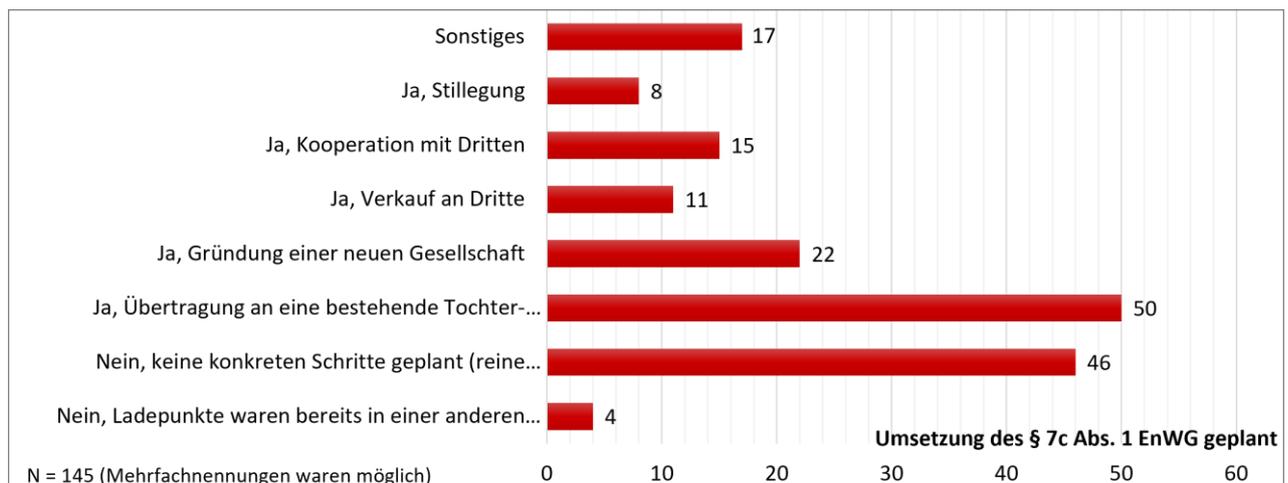
Die BNetzA und verschiedene Landesregulierungsbehörden haben sich auf den Standpunkt gestellt, dass De-minimis-Unternehmen mit Netzbetrieb keine Ladesäulen betreiben dürfen. Die Behördenvertreter finden das Ergebnis meist selbst unbefriedigend, sehen aber bisher keine Möglichkeit zu einem anderen Ergebnis zu gelangen, ohne sich angreifbar zu machen. Die Behörden müssten tätig werden, wenn Beschwerden eingereicht würden.

Für bestehende Ladepunkte, die auch nicht gefördert wurden, besteht daher theoretisch die Möglichkeit abzuwarten. Aus entflechtungsrechtlichen Regelungen sind Sanktionen erst am Ende einer längeren rechtlichen Auseinandersetzung zu erwarten. Diese Option kann sinnvoll sein, wenn die Unternehmen lediglich eine gewisse Zeit überbrücken und sich anschließend neu organisieren wollen. Nach Ablauf der Übergangsfrist aus § 118 Abs. 34 EnWG Ende 2024, könnte aber ein eingeschränkter Prüfvermerk durch den Wirtschaftsprüfer drohen. Unternehmen, die diese Option für sich nutzen wollen, sollten in jedem Fall einen Plan B vorbereiten, um im Zweifel schnell reagieren zu können.

Eine wichtige Erkenntnis aus der Befragung ist, dass **über 80 % der teilnehmenden KMU mit Stand Juni 2024**, die zum 1.1.2025 geltenden Vorgaben des § 7c Abs. 1 EnWG **noch nicht umgesetzt** haben.

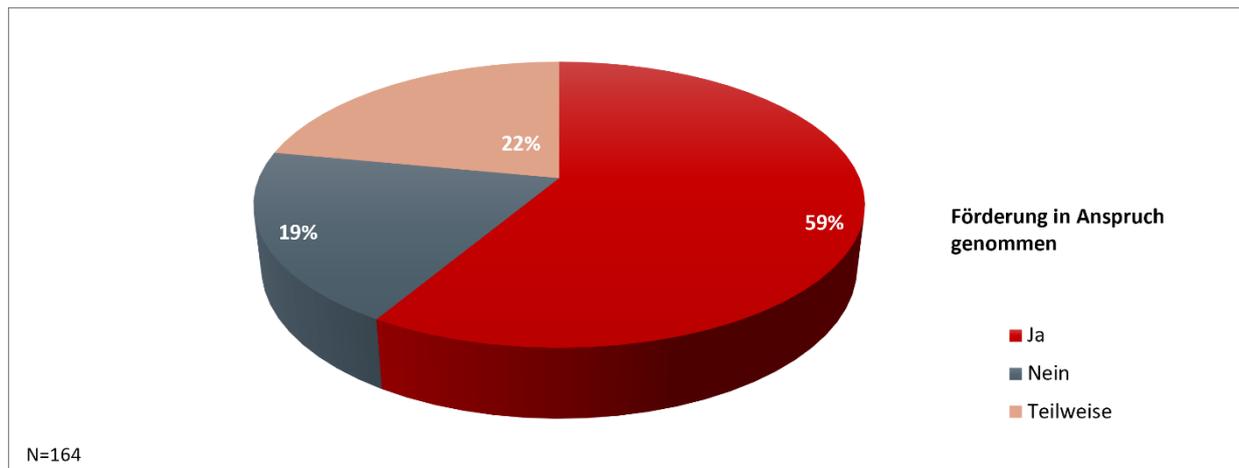


Hinsichtlich der anstehenden Umsetzung geben knapp ein Drittel der Befragten an, dass sie noch keine konkreten Schritte geplant haben, rund 5 % gehen von einer Stilllegung der Ladepunkte aus.

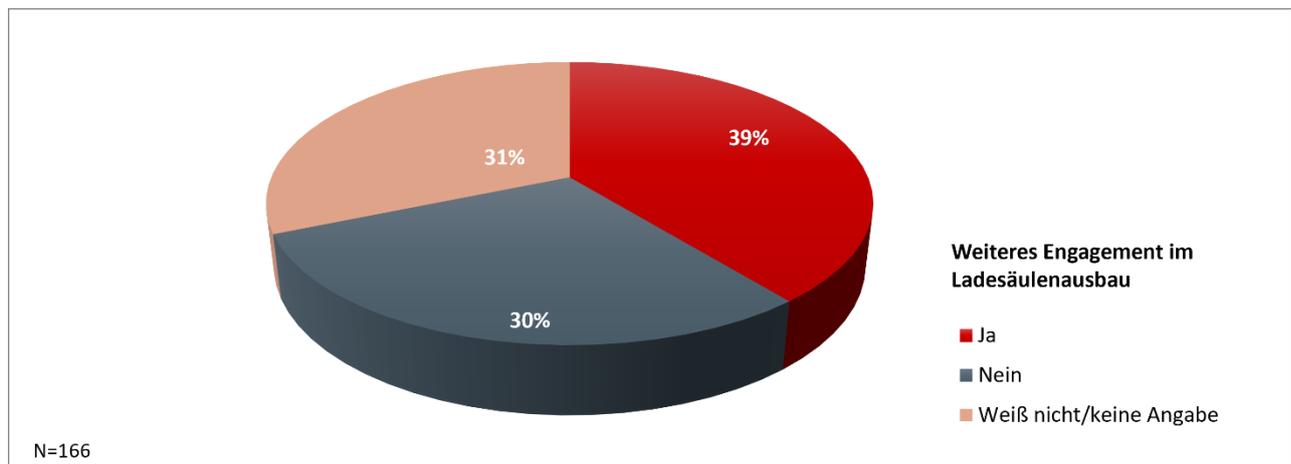


Das bedeutet, dass die KMU zwar mehrheitlich die Umsetzung im Blick haben, im Markt aber noch eine breite Unsicherheit bezüglich der Umsetzung besteht. Diese resultieren unter anderem aus den finanziellen und administrativen Aufwänden für die Neugründung einer gesonderten Gesellschaft für den Ladesäulenbetrieb, wie z.B. ein eigener Jahresabschluss. Viele Unternehmen scheuen hier die zusätzlichen Kosten und Mühen bzw. wägen ab, ob sich der zusätzliche Aufwand überhaupt lohnt. Hinzu kommt, dass der Ladesäulenbetrieb oftmals für die KMU (noch) nicht wirtschaftlich ist. Die aktuelle politische Diskussion um Elektromobilität und die Nachfragedelle bei den Neuzulassungen infolge der Einstellung des Umweltbonus erschweren derzeit die Aussicht auf den wirtschaftlichen Betrieb und damit auch die potenzielle Veräußerung der Ladesäulen.

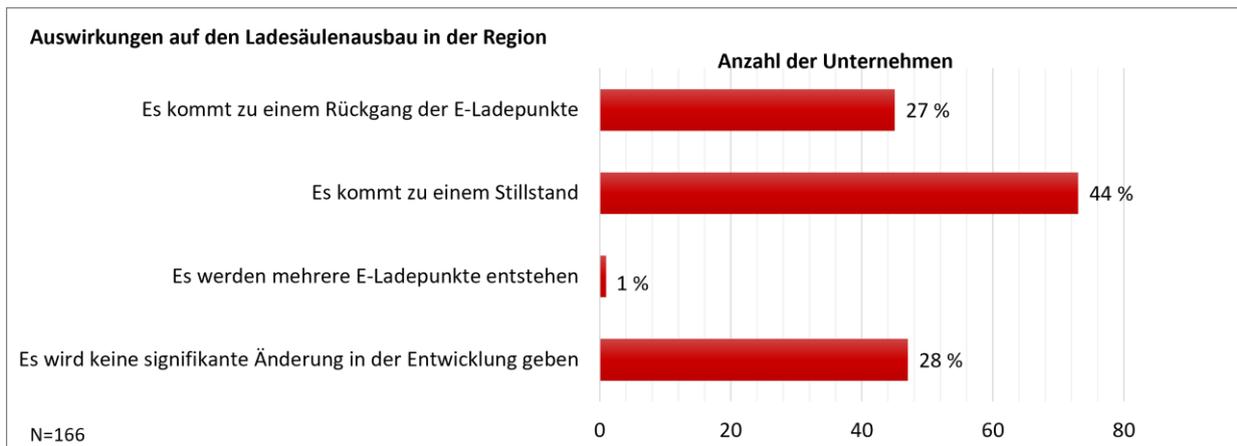
Die Umsetzung des § 7c Abs. 1 EnWG wird in den Fällen zusätzlich erschwert, in denen für den Ausbau von öffentlichen Ladepunkten Förderungen in Anspruch genommen wurde. Wie oben in Kapitel 3 beschrieben, können Förderbescheide die Vorgabe enthalten, dass das Eigentum über die Laufzeit nicht an Dritte übertragen werden darf. In diesen Fällen steht den Unternehmen keine Möglichkeit offen, § 7c Abs. 1 EnWG rechtssicher umzusetzen, denn die Optionen 1 bis 3 implizieren ja eine Übertragung des Eigentums. Bei Option 4 (keine Maßnahmen ergreifen) wiederum droht die Förderung wegen fehlender Umsetzung der Entflechtungsvorgaben zu scheitern. Ein Blick auf die Ergebnisse unserer Umfrage zeigt: 78 % der Unternehmen haben (zumindest teilweise) eine Förderung in Anspruch genommen. Das Thema Förderung und Umsetzung von § 7c Abs. 1 EnWG beschäftigt also die überwiegende Mehrzahl an De-minimis-Unternehmen.



Durch die restriktiven Vorgaben aus § 7c Abs. 1 EnWG drohen weitere Konsequenzen, die das Engagement von Stadtwerken im Ladesäulenausbau verkleinern könnten: 30 % der Befragten geben an, zukünftig keine öffentlichen Ladesäulen mehr zu bauen und/oder zu betreiben, 31 % haben sich hier noch keine abschließende Meinung gebildet. Dies zeigt, dass § 7c Abs. 1 EnWG hier seine Spuren hinterlässt: De-Minimis-Unternehmen sind sich unsicher in Bezug auf ihrer zukünftigen Rolle beim Ladesäulenausbau.



Der Blick in die Zukunft zeigt: 71 % der befragten Unternehmen gehen davon aus, dass die Regelungen aus § 7c Abs. 1 EnWG einen negativen Einfluss auf den Ladesäulenausbau in der jeweiligen Region hat.

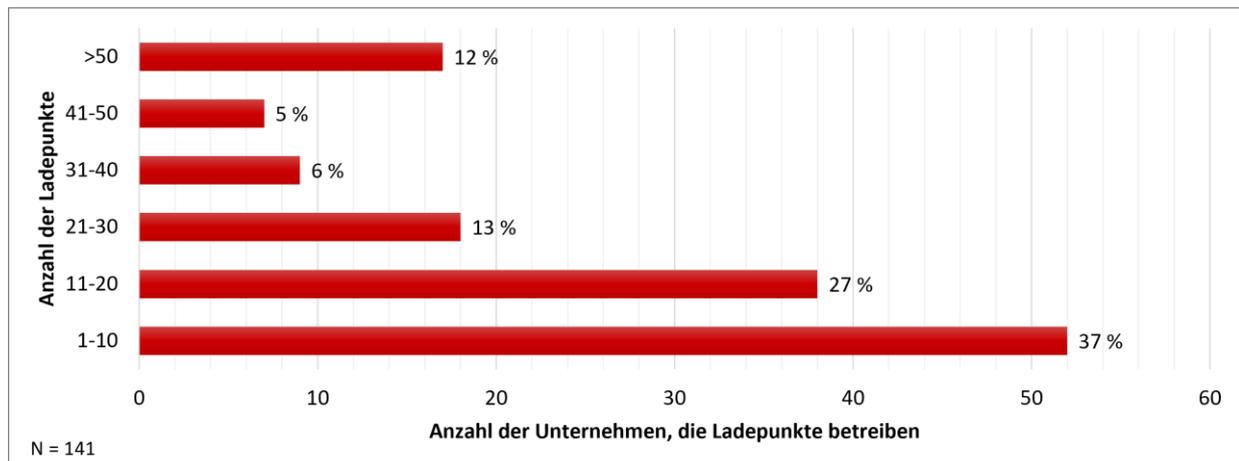


6 Politische Handlungsoptionen

Die EU-Kommission sollte die Strombinnenmarkttrichtlinie hinsichtlich der **Einführung einer De-Minimis-Regelung für den Ladesäulenbetrieb** novellieren. Die Bundesregierung sollte sich hierfür engagiert einsetzen. Im Hinblick auf die gerade erst erfolgte Neukonstitution des Europäischen Parlaments ist nicht mit einer kurzfristigen Änderung zu rechnen.

Bis es zu einer Befassung und Klärung durch die EU-Kommission kommt und um in einem neuen Markt hinlänglich Erfahrungen sammeln zu können, sollte die Bundesregierung die **Übergangsvorschrift** zum § 7c Abs. 1 EnWG für Bestandsanlagen, **um weitere zwei Jahre verlängern**. Dies könnte durch einen novellierten § 118 Abs. 34 EnWG erfolgen.

Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, eine **Geringfügigkeitsschwelle beim Ladesäulenbetrieb einzuführen**. Diese bisher nicht diskutierte Möglichkeit könnte in einer Ergänzung von § 7c EnWG bzw. § 6b EnWG legal umgesetzt werden. Der Betrieb einer bestimmten Anzahl an Ladepunkten wäre dann wegen der nicht spürbaren Auswirkung auf den Wettbewerb entgegen dem bisherigen Wortlaut doch möglich. Ein Blick auf unsere Umfrage zeigt, dass dies für viele De-minimis-Unternehmen eine praktikable Lösung darstellen würde, da dies den Weiterbetrieb zumindest einer bestimmten Anzahl an Ladepunkten ermöglichen würde.



64 % der befragten Unternehmen betreiben weniger als 20 Ladepunkte. 37 % der befragten Unternehmen betreiben weniger als 10 Ladepunkte. Unsere Umfrage zeigt, dass **bis zu 50 Ladepunkte** (ca. **25 Ladestationen**) eine geeignete Orientierung für eine Geringfügigkeitschwelle wäre. Dies würde etwa 3 % der gesamten Ladepunkte Deutschland ausmachen. Es ist davon auszugehen, dass der Betrieb von/das Eigentum einer solchen geringen Anzahl an Ladepunkten keinen nennenswerten Einfluss auf den Wettbewerb hat.

Der BDEW empfiehlt, sämtliche vorgeschlagenen Lösungsmöglichkeiten zu verfolgen. So hätten De-minimis-Unternehmen die Möglichkeit, eine gewisse Anzahl an Ladepunkten aufgrund einer Geringfügigkeit weiter zu betreiben. Dies würde einen gewissen Bestandsschutz herstellen, zumindest für eine bestimmte Anzahl an Ladepunkten. Darüber hinaus wäre es begrüßenswert, wenn die EU-Kommission eine grundsätzliche De-minimis-Regelung für den Ladesäulenbetrieb einführen würde. Dies würde auch den Ausbau der Ladeinfrastruktur durch Stadtwerke weiter sicherstellen. Eine weitere Verlängerung der Übergangsvorschrift würde schließlich den Unternehmen genügend Zeit geben, um ihre Handlungsoptionen zu evaluieren. Da die Übergangsfrist aus § 118 Abs. 34 EnWG in wenigen Monaten ausläuft, ist eine kurzfristige Schaffung von Klarheit für die Unternehmen dringend erforderlich.

Insgesamt sollte in die Entscheidung über das weitere Vorgehen auch einbezogen werden, dass die Vergabe der Flächen in den Kommunen aus Sicht der Kartellbehörden ein für die Zukunft wichtiges Thema werden wird. Unabhängig von den Entflechtungsvorschriften ist die Kommune verpflichtet, die Flächen diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Eine automatische Zuweisung von Flächen, insbesondere attraktiven Flächen, für die Errichtung von Ladeinfrastruktur durch die Kommune an das jeweilige Stadtwerk wird ohne ein transparentes Verfahren auf Dauer nicht möglich sein.

Ansprechpartner

Martin Müller
Leiter der KMU-Vertretung
+49 30 300199-1700
martin.mueller@bdew.de

Geertje Stolzenburg
Fachgebietsleiterin Energiewirtschaftsrecht
Abteilung Recht
+49 30 300199-1513
geertje.stolzenburg@bdew.de

Manuel Schrepfer
Fachgebietsleiter KMU-relevante Politik und
Positionierung, Stakeholder-Management
+49 30 300199-1718
manuel.schrepfer@bdew.de