VDV Die Verkehrsunternehmen

**VDV Köln** Kamekestraße 37–39 50672 Köln

[redacted]

**Schutz der betrieblichen Funktionalität der Stromversorgungsinfrastruktur öffentlicher Verkehrsunternehmen nach dem EuGH-Urteil zur Kundenanlage**

[redacted]

mit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache C-293/23 wurde klargestellt, dass die bisherige nationale Regelung zu Kundenanlagen (§ 3 Nr. 24a EnWG) nicht mit der Elektrizitätsbinnenmarktrichtlinie vereinbar ist. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf Verkehrsunternehmen des ÖPNV, die für den Betrieb von städtischen Schienenbahnen und batterieelektrischen Bussen eigene Stromversorgungsinfrastrukturen betreiben.

An (Fahr-)Stromversorgungsanlagen für Straßenbahnen sind häufig auch in geringem Umfang Dritte angeschlossen (z. B. Betreiber von Läden in Bahnhöfen oder Verteilerebenen, Werbeanlagen Dritter und ggf. andere Infrastrukturen z. B. Mobilfunktechnik, BOS-Funk). An betrieblichen Stromversorgungsanlagen für Batteriebusse sollten auch elektrische Fahrzeuge von Subunternehmern, die Personenbeförderung für den Unternehmer durchführen, laden können.

Die Einstufung dieser Anlagen als regulierte Verteilernetze würde zu umfangreichen regulatorischen Pflichten, hohen Compliance-Kosten und administrativem Aufwand führen. Dies gefährdet die Wirtschaftlichkeit und die Umsetzung der Verkehrswende im Personennahverkehr. Insbesondere drohen zusätzliche Kosten durch Netzentgelte, Berichtspflichten und Genehmigungsverfahren, die für ÖPNV-Unternehmen nicht mehr wirtschaftlich tragbar sind.

Ein Betrieb durch einen externen Netzbetreiber kommt auch nicht in Betracht. Der sichere und ordnungsgemäße Betrieb des ÖPNV setzt voraus, dass die dafür erforderlichen, sehr speziellen Stromversorgungsanlagen durch den Verkehrsbetrieb gesteuert und verantwortet werden. Die Einstufung als geschlossenes Verteilernetz hätte für die relativ kleinen und lokal begrenzten Stromversorgungsanlagen der Verkehrsunternehmen des ÖPNV ebenfalls keine ausreichende Entlastungswirkung.

Glücklicherweise hat der Bundestag in der jüngsten Fassung des Gesetzentwurfs zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts zur Stärkung des Verbraucherschutzes im Energiebereich sowie zur Änderung weiterer energierechtlicher Vorschriften (vgl. BT-Drs. 21/2793, S. 106 und 187 f. zu § 118 Abs. 7 (neu) EnWG) eine zusätzliche Übergangsregelung für Bestandsanlagen bis zum 31.12.2028 vorgesehen. Dies wurde am 21. November 2025 durch den Bundesrat gebilligt. Dennoch braucht es darüber

**Geschäftsführer ÖPNV**

[redacted]

27. November 2025

Wir lieben EUROPA

We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europe

**www.vdv.de/wirliebeneuropa**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
T 0221 57979-0

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und Bundesregierung: R001242

EU-Transparenzregister
50254292140-86

[redacted]

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West

hinaus für erforderliche, neu anzuschließende Stromversorgungsinfrastrukturen von Verkehrsunternehmen, eine – auch unionsrechtlich – rechtssichere Basis. Wir schlagen daher vor:

1. Eine baldige Initiative der Bundesregierung an die Europäische Kommission für eine angemessene Ausnahmeregelung in der Richtlinie über den Elektrizitätsbinnenmarkt (Richtlinie (EU) 2019/944) zu starten. So könnte den betrieblich-technischen Notwendigkeiten der ÖPNV- Stromversorgung Rechnung getragen werden, ohne dass deren Infrastrukturen abgeschottet werden müssen. Gleichzeitig sollte europarechtlich ermöglicht werden, dass an ÖPNV-Strominfrastrukturen auch öffentliche Ladepunkte und solche für elektrische Fahrzeuge von Subunternehmen sowie anderer kommunaler Unternehmen (z. B. Müll- oder sonstige Stadtreinigungsfahrzeuge), der Kommune selbst (z. B. Dienstfahrzeuge) oder für Fahrzeuge von Mitarbeitern (private oder zur auch privaten Nutzung überlassene Fahrzeuge) oder verbundener Unternehmen angebunden werden können, ohne dass diese Infrastruktur als reguliertes Netz gilt. Auf diese Weise könnten Effizienz und öffentlicher Nutzen dieser Anlagen für das allgemeine Wohl optimal realisiert werden;

2. Eine nationale gesetzgeberische Lösung auf Bundesebene zu finden, die dem besonderen Charakter dieser verkehrlichen Strominfrastrukturen auch für die Zukunft Rechnung trägt. Denkbar erscheint:

    a. Eine Erweiterung des Kundenanlagenbegriffs für die Eigenversorgung im ÖPNV-Betrieb, auch wenn mehrere Betriebsstätten verbunden sind und auch wenn unerhebliche Mengen an Dritte abgegeben werden;

    b. Eine Sonderregelung im EnWG für Strominfrastruktur des öffentlichen Verkehrs, die eine Befreiung von den Pflichten eines regulierten Netzbetreibers vorsieht, sofern keine Belieferung der Allgemeinheit erfolgt oder

    c. Alternativ die Einführung eines vereinfachten Regimes für geschlossene Verteilernetze im Bereich öffentlicher Verkehrsbetriebe mit weiter reduzierten Berichtspflichten und pauschalierten Entgeltregelungen.

Wir bitten darum, dieses wichtige Anliegen der Branche zu berücksichtigen und unsere Vorschläge zu unterstützen. Es ist von großer Wichtigkeit, hier eine ebenso praxistaugliche wie rechtssichere Lösung zu schaffen, um den Betrieb und die Wirtschaftlichkeit des elektrischen ÖPNV nicht zu gefährden.

Für Rückfragen und einen vertiefenden Austausch stehen wir gerne zur Verfügung.

[redacted]