

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	31
I. Fragestellungen	31
II. Methodik und Vorgehensweise	34

Teil 1

A. Dynamische Entwicklung und zunehmende Bedeutung der Elektromobilität; Marktumgestaltung durch Förderprogramme	37
I. Gegenstand des Kapitels	37
II. Marktentwicklungslage und Verbreitung der Elektromobilität	37
III. Die Elektromobilität	41
1. Ausgangssituation für die nationalen und internationalen Bestrebungen	41
2. Begriffsbestimmungen	42
a) Allgemeine Wortbedeutung	43
b) Juristische Wortbedeutung	44
IV. Marktakteure	46
1. Mobilitätsdienstleister (EMP), Ladepunktbetreiber (CPO), Endverbraucherinnen und Endverbraucher, Roaming-Plattformen	46
2. Kommunal betriebene Mobilitätsdienstleister und Ladepunktbetreiber	50
a) Ladeinfrastruktur in Hamburg	54
b) Ladeinfrastruktur in München	56
c) Ladeinfrastruktur in Berlin	58
d) Ladeinfrastruktur in Köln	60
e) Ladeinfrastruktur in Hannover	62
f) Ladeinfrastruktur in Nürnberg und Dresden	65
g) Bewertung	68
3. Ladepunktbetreiber als Energieversorger?	69
V. Die Entwicklung des rechtlichen Rahmens	71
1. Völkerrechtliche Verträge	72
2. Recht der Europäischen Union	75
a) Luftqualitäts-Richtlinie	75
b) Klima- und Energiepaket 2020	76
c) CO ₂ -Flottengrenzwert-Verordnung	76
d) Erneuerbare-Energien-Richtlinie 2009/28/EG und Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen	77

e) Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge	78
f) Weißbuch Verkehr	79
g) Energieeffizienzrichtlinie	80
h) Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe	80
i) Klima- und Energiepaket 2030	82
j) Gebäudeeffizienzrichtlinie	82
3. Bundesrecht	83
a) Nationaler Entwicklungsplan und Regierungsprogramm Elektromobilität	83
b) Elektromobilitätsgesetz	84
c) Fünzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften	85
d) Ladesäulenverordnung	85
e) Marktanreizpaket für Elektromobilität	86
f) Klimaschutzprogramm 2030 und Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung	87
aa) Kaufprämie	88
bb) Ausbau der Ladeinfrastruktur	89
cc) Gesetz zur steuerrechtlichen Förderung der Elektromobilität	89
g) Klimaschutzgesetz	90
h) Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz	92
i) Siebtes Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes ..	93
j) Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)	94
k) Schnellladegesetz	94
l) Änderung des Energiewirtschaftsgesetzes	96
m) Masterplan Ladeinfrastruktur II	97
VI. Zwischenfazit	98
B. Einwirkung des Staates in die Marktentwicklung der Elektromobilität	99
I. Staatliche finanzielle Förderung der Elektromobilität	100
1. Förderrichtlinien und Förderprogramme	100
2. Begriff der Subvention und Grundsätze	102
3. Gesetzesvorbehalt	105
a) Keine gesetzliche Grundlage erforderlich	106
b) Bezugnahme auf die Wesentlichkeitstheorie	107
c) Lehre vom Totalvorbehalt	108
d) Bewertung	110
aa) Aspekte gegen die Ansicht, wonach Subventionen keiner gesetzlichen Grundlage bedürfen	110
bb) Erforderliche Flexibilität des Staates bei kurzfristigen Subventionen von geringer Dauer	112
cc) Eingriffswirkung für nicht geförderte Unternehmen im Bereich der Elektromobilität und Schaffung von Wettbewerb	115
4. Konkrete Ausgestaltungen der Förderung der Elektromobilität	118

a) Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland	118
b) Richtlinien zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr	119
c) Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden	119
d) Förderrichtlinie Elektromobilität	119
e) Ladeinfrastruktur vor Ort	120
f) Richtlinie zu einer gemeinsamen Förderinitiative zur Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität	120
g) Zukunftsfonds für Automobilbranche	121
h) Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)	122
5. Bewertung	122
a) Umgestaltung des Marktes und Strukturwandel durch abstrakt-generelle Förderung	122
b) Wesentlichkeit aufgrund des Verteilungscharakters	125
c) Wesentlichkeit aufgrund der Staatszielbestimmung des Art. 20a GG	128
II. Ergebnis und Ausblick	130

Teil 2

A. Marktbeherrschung eines Ladepunktbetreibers/CPO	135
I. Gegenstand des Kapitels	135
II. Marktabgrenzung	138
1. Relevante Märkte	139
a) Markt für die Bereitstellung öffentlich zugänglicher Flächen ...	140
aa) Sachliche Marktabgrenzung	141
bb) Räumliche Marktabgrenzung	144
b) Markt für den Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur (CPO-Ebene)	145
aa) Sachliche Marktabgrenzung	145
(1) Öffentliche Ladepunkte	146
(2) Beschränkt öffentliche bzw. halböffentliche Ladepunkte	148
(3) Nicht öffentliche Ladepunkte	151
(4) Unterscheidung nach Kompatibilität?	154
(5) Unterscheidung nach verschiedenen Typen von Ladepunkten	155
(6) Unterscheidung nach Standorttypen	156
bb) Räumliche Marktabgrenzung	158
(1) Sicht der nachfragenden Personen von Ladestrom ...	159
(a) Normalladepunkte	161
(b) Schnellladepunkte	165

(c) Ultra-Schnellladepunkte	167
(d) Zusammenfassung	169
(2) Sicht der Mobilitätsdienstleister	170
(a) Wettbewerbliches Interesse an einem zentralisierten Ladepunktenetz	171
(b) Standorttypen	173
cc) Sonderfall: Konzentration von Ladepunkten an einem Standort	174
c) Markt für Mobilitätsdienstleistungen gegenüber Endverbraucher- rinnen und Endverbrauchern (EMP-Ebene)	176
aa) Sachliche Marktabgrenzung	176
(1) Endverbraucherinnen und Endverbraucher auf der Marktgegenseite („Ladestrom-Markt“)	177
(2) Emittenten von Ladekarten auf der Marktgegenseite („EMP-Markt“)	178
(3) Roaming-Anbieter und Ladeverbünde	179
bb) Räumliche Marktabgrenzung	179
2. Zusammenfassung	181
III. Marktbeherrschende Stellung nach § 18 GWB	181
1. CPO ohne Wettbewerber oder ohne wesentlichen Wettbewerb, § 18 Abs. 1 Nr. 1, 2 GWB	182
a) Grundsätze	182
b) Differenzierung anhand der Arten von Ladepunkten	183
c) Differenzierung anhand von Standorttypen	188
aa) Ländlicher Bereich	188
bb) Ballungsräume	190
(1) München und Hamburg	190
(2) Berlin	194
(3) Köln	196
cc) Flughäfen	198
(1) Beispiele 1 und 2: Flughäfen Dresden und Hamburg ..	198
(2) Beispiel 3: Flughafen Köln/Bonn	200
(3) Beispiel 4: Flughafen Nürnberg	202
(4) Bewertung	203
dd) Autobahnen	204
d) Zwischenfazit zur Marktbeherrschung nach § 18 Abs. 1 Nr. 1 GWB	204
e) Fehlen wesentlichen Wettbewerbs, § 18 Abs. 1 Nr. 2 GWB	206
aa) Vertikale Abhängigkeit im Rahmen des § 18 Abs. 1 Nr. 2 GWB	206
(1) Vorüberlegungen	206
(2) Ballungsräume	208
(3) Sonstige Großstädte	211

(4) Großstädte mit Exklusivverträgen für den öffentlichen Straßenraum	212
bb) Horizontalvergleich und Marktanteil	213
f) Zwischenfazit zur Einzelmarktbeherrschung nach § 18 Abs. 1 Nr. 2 GWB	217
aa) Hamburg, München, Köln und Berlin	217
bb) Dresden, Mainz und Nürnberg	220
cc) Gesamtbetrachtung	222
(1) Berücksichtigung der Marktexpansionsphase	222
(2) Vertikale Integration von Ladepunktbetreibern	224
2. Überragende Marktstellung, § 18 Abs. 1 Nr. 3 GWB	225
a) Zugang zu den Absatz- und Beschaffungsmärkten, § 18 Abs. 3 Nr. 4 GWB	227
aa) Vergabe von Stellflächen	227
bb) Anschluss und Zugang zum Verteilernetz von Energieversorgungsunternehmen	231
b) Potenzieller Wettbewerb, § 18 Abs. 3 Nr. 7 GWB	231
c) Marktzutrittsschranken, § 18 Abs. 3 Nr. 6 GWB	233
aa) Skaleneffekte	234
bb) Private Ladepunkte	236
d) Ausweichmöglichkeiten der Marktgegensseite, § 18 Abs. 3 Nr. 9 GWB und Marktanteilsabstand, § 18 Abs. 3 Nr. 1 GWB	237
aa) Alternative der sonst aktiven Ladepunktbetreiber bei großen Marktanteilsabständen	238
bb) Ausweichalternativen bei geringen bis mittleren Marktanteilsabständen	240
e) Finanzkraft § 18 Abs. 3 Nr. 2 GWB	241
f) Auswirkungen des § 7c Abs. 1, 2 EnWG	245
g) Gesamtwürdigung	247
aa) Marktschließungseffekt für den öffentlichen Raum	247
bb) Städte mit Ausbaupotenzialen ohne Exklusivvergabe	252
IV. Ergebnis und Ausblick	252
B. Kartellrechtlicher Anspruch eines Mobilitätsdienstleisters gegen einen Ladepunktbetreiber auf Teilhabe an einem Ladepunktenetz	256
I. Gegenstand des Kapitels	256
II. Anspruchsgrundlage	256
III. Anspruch aus §§ 18, 19 Abs. 2 Nr. 4 GWB	259
1. Entwicklung des Zugangs-/Teilhabeanspruchs und wettbewerbspolitische Bedeutung	259
2. Anwendung auf Unternehmen der öffentlichen Hand	264
3. Anspruchsvoraussetzungen	266
a) Zugangsobjekt	266
aa) Ladeinfrastruktur als Infrastruktureinrichtung	267

(1) Interesse am Marktzugang im ländlichen Bereich	269
(2) Ladepunkte an besonderen Standorttypen	270
(3) Netz an Verkaufsstellen	271
bb) Anzahl an Ladepunkten	272
b) Marktbeherrschende Stellung auf dem Markt für den Betrieb von Ladepunkten	273
aa) Marktbeherrschung auf dem abgeleiteten Markt	274
bb) Marktbeherrschung entweder auf dem Markt für die Infra- struktureinrichtung oder auf dem abgeleiteten Markt.	275
cc) Marktbeherrschung auf dem Markt der Infrastruktureinrich- tung	276
dd) Stellungnahme	277
c) Erfordernis der wettbewerblchen Tätigkeit auf dem abgeleiteten Markt	279
d) Zugangsgrund der fehlenden Duplizierbarkeit	282
aa) Aufbau eines eigenen Ladepunktenetzes	286
(1) Rechtliche Anforderungen	286
(a) Erfordernis von Baugenehmigungen	287
(b) Erfordernis von straßenrechtlichen Sondernut- zungserlaubnissen und straßenverkehrsrechtlichen Ausnahmegenehmigungen	301
(c) Betreibermodell	306
(d) Betrauung und Vergabeverfahren	309
(e) Betreibermodell zur Herstellung von Duplizierbar- keit	314
(f) Ladeinfrastruktur an Bundesautobahnen	316
(g) Gesamtwürdigung zu den Anforderungen in bau- rechtlicher und straßenrechtlicher Hinsicht	317
(2) Wirtschaftliche Anforderungen	320
(a) Aufbau von Ladeinfrastruktur auf Privatflächen	321
(b) Kosten	324
(c) Amortisation von Investitionskosten	328
(d) Gesamtwürdigung	329
(3) Sonstige Anforderungen	331
(a) Strombedarf, insbesondere Auswirkungen der Energiekrise 2022	331
(b) Kapazitäten	334
bb) Möglichkeit der Kooperation mit anderen Unternehmen – insbesondere bei Flächen auf privatem Grund	336
cc) Gesamtabwägung	339
(1) Zusammenfassung	340
(2) Prognose	346

(3) Ungenügender Wettbewerbsdruck durch Kooperation mit vereinzelteten Ladepunktbetreibern in einem ver-	349
(4) Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach Abschluss eines Betreibervertrags	350
dd) Flughäfen	351
(1) Rechtliche Anforderungen	352
(2) Wirtschaftliche Anforderungen	355
(3) Tatsächliche Anforderungen	355
(4) Ergebnis	356
e) Ausschaltung des Wettbewerbs auf dem nachgelagerten Markt ..	357
f) Sachliche Rechtfertigung	358
aa) Angemessenes Entgelt	359
bb) Interessenabwägung	364
4. Ergebnis und Ausblick	366
IV. Anspruch aus §§ 20 Abs. 1, 19 Abs. 2 Nr. 1 GWB	368
1. Bedeutung der Anspruchsgrundlage	369
2. Ladepunktbetreiber mit relativer Marktmacht	371
a) Relevanter Markt	372
b) Abhängigkeitsverhältnis	373
aa) Ausreichende und zumutbare Ausweichmöglichkeiten	374
(1) Landkreise, Klein- und Mittelstädte	376
(2) Ballungsräume	378
(3) Großstädte mit Ladepunktbetreibern unterhalb des § 18 Abs. 1 Nr. 3 GWB	380
(a) Erforderliche Marktgeltung eines Ladepunktenetzes	380
(b) Ausweichen auf andere Teilmärkte	384
(4) Kommunen mit Exklusivverträgen für den öffentlichen Straßenraum	387
(5) Flughäfen und Autobahnen	389
bb) Zwischenergebnis	392
c) Mobilitätsdienstleister als abhängige Unternehmen	394
aa) Regionale Angebotstätigkeit von Mobilitätsdienstleistern ..	398
bb) Geschäftstätigkeit bundesweit bzw. in anderen Ballungsräumen	400
(1) Geschäftstätigkeit in Ballungsräumen mit marktbeherrschenden Ladepunktbetreibern	400
(2) Geschäftstätigkeit in Ballungsräumen mit weiteren Unternehmen	401
(3) Sonstige bundesweite Geschäftstätigkeit	402
cc) Zwischenergebnis	402
3. Unbillige Behinderung bzw. Ungleichbehandlung ohne sachlichen Grund gem. § 19 Abs. 2 Nr. 1 GWB	404
a) Behinderung, § 19 Abs. 2 Nr. 1 Alt. 1 GWB	404

b) Ungleiche Behandlung, § 19 Abs. 2 Nr. 1 Alt. 2 GWB 405

c) Unbilligkeit gem. § 19 Abs. 2 Nr. 1 Alt. 1 GWB und Fehlen
eines sachlichen Grundes für die Ungleichbehandlung gem. § 19
Abs. 2 Nr. 1 Alt. 2 GWB 407

4. Ergebnis 408

V. Beantwortung der Forschungsfrage 411

Teil 3

A. Verhältnis der kommunalen Wirtschaftstätigkeit zum kommunalrecht-
lichen Subsidiaritätsprinzip 416

I. Echte und unechte Subsidiaritätsklauseln im kommunalen Wirtschafts-
recht 417

II. Historischer Hintergrund der Schrankentrias und kommunalrechtliche
Entwicklungen 417

1. Die Deutsche Gemeindeordnung (DGO) 417

2. Die Entwicklung in den Ländern 420

III. Die einzelnen landesrechtlichen Ausprägungen des Subsidiaritäts-
prinzips 425

1. Echte Subsidiaritätsklauseln 425

2. Unechte Subsidiaritätsklauseln 428

3. Stadtstaaten 431

4. Gesamtbewertung 432

IV. Verhältnis des Subsidiaritätsprinzips zum Betrieb öffentlicher Lade-
infrastruktur durch öffentliche Unternehmen 434

1. Einordnung des Betriebs von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge
unter die Ausnahmetatbestände der Gemeindeordnungen 435

a) Daseinsvorsorge 435

aa) Vorüberlegungen 436

bb) Entwicklungsoffener Begriff der Daseinsvorsorge 437

cc) Ladeinfrastruktur als Daseinsvorsorge 441

dd) Konsequenz: Gewährleistung von Grundversorgung an
Ladeinfrastruktur 447

ee) Zwischenergebnis 451

b) Energieversorgung 452

c) Belange des Umweltschutzes 453

d) Deckung des Eigenbedarfs und Hilfsbetriebe 454

e) Verbundene Tätigkeiten 455

2. Maßgaben des Subsidiaritätsprinzips in den landesrechtlichen
Ausprägungen 455

a) Ausgangspunkt der Untersuchung: Überlegenheit öffentlicher
Unternehmen in Wirtschaftlichkeit und Qualität bei dem Betrieb
bereits errichteter Ladeinfrastruktur 456

b) Anforderungen des Subsidiaritätsprinzips bei Aufbau eines Ladepunktenetzes	456
c) Kein Subsidiaritätserfordernis bei regional zentriertem Lade- punktenetz und geringem potenziellen Wettbewerb	459
d) Einschränkung des potenziellen Wettbewerbs durch die öffent- liche Hand	461
B. Wiederherstellung der Subsidiarität	462
I. Anwendbarkeit des Vergaberechts	464
1. Gleichordnungsverhältnis der Verträge	464
2. Schwellenwerte	466
II. Dienstleistungsauftrag oder Dienstleistungskonzession als Hauptgegen- stand	467
1. Öffentliche Aufträge und Konzessionen	467
a) Dienstleistungsauftrag oder Dienstleistungskonzession	468
b) Bauauftrag oder Baukonzession	473
c) Regelmäßig keine Lieferaufträge	475
2. Zusammenfassung mit Blick auf Ballungsräume	476
III. Ausnahmen vom Anwendungsbereich des Vergaberechts bei öffentlich- rechtlicher Zusammenarbeit, § 108 Abs. 1, 8 GWB	480
1. Anwendungsbereich der Inhouse-Vergabe hinsichtlich der Lade- infrastruktur	482
2. Ansatz zur Begrenzung der Inhouse-Vergabe in der Ladeinfra- struktur und Losvergabe	486
IV. Unterschwellenvergabe	489
1. Keine Außenwirkung der UVgO und keine Anwendung auf die Inhouse-Vergabe	489
2. Regelungslücke in Bezug auf Konzessionen	490
a) Anwendbarkeit des § 55 BHO	492
b) Rückgriff auf die Vergabegrundsätze bei grenzüberschreitendem Interesse	493
c) Anwendung des Art. 12 RL 2006/123/EG	498
d) Informations- und Wartepflichten im Unterschwellenbereich ...	499
3. Normativer Handlungsbedarf im Bereich der Ladeinfrastruktur ...	501
V. Vergabe in Teilloren, § 97 Abs. 4 S. 2 GWB	505
1. Vergabe öffentlicher Aufträge	505
2. Mittelständische Interessen	507
3. Losaufteilung	510
a) Teillose	510
b) Wirtschaftliche und technische Gründe für eine Gesamtvergabe	511
aa) Technische Gründe	512
bb) Wirtschaftliche und zeitliche Gründe	513
4. Fazit	516
a) Entgegenwirken wettbewerbsschädigender Marktstrukturen ...	516

b) Begrenzung des Ermessensspielraums	517
c) Subjektives Recht nach § 97 Abs. 6 GWB	518
5. Gesamtbetrachtung zur Wiederherstellung der Subsidiarität durch Teillosvergabe	520
VI. Gesamtbetrachtung zur Wiederherstellung der Subsidiarität im Zusammen- hang mit dem Vergaberecht	521
1. Begrenzter Anwendungsbereich des Vergaberechts	521
2. Spannungsfeld bei der Vergabe im Rahmen öffentlich-rechtlicher Zusammenarbeit und Gemeindewirtschaftsrecht	522
3. Beschränkung der Inhouse-Vergabe in der Elektromobilität sowie Vergabe in Teillosen	525
4. Beispiele für funktionsfähigen Wettbewerb	526
5. Vergaberechtliche Bestandteile zur Wiederherstellung der Subsidia- rität	527
VII. Ergebnis und Ausblick	528
1. Spannungsfeld zwischen kommunaler Selbstverwaltung und Markt- beherrschung	529
2. Einheitliches Verständnis der Daseinsvorsorge in der Ladeinfra- struktur	530
3. Anpassungsmöglichkeiten im Vergaberecht	531
C. Möglichkeit, Erfordernis und Zweckmäßigkeit der Anpassung des Ver- gaberechts zur wirtschaftlichen Betätigung der Kommunen im Rahmen der Ladeinfrastruktur	532
I. Gesetzgebungskompetenz	533
1. Rechtliche Vorgaben im Europarecht	533
2. Gesetzgebungskompetenz bei der Regelverpflichtung zur Losauftei- lung nach § 97 Abs. 4 S. 2 GWB bzgl. Dienstleistungskonzessionen in der Ladeinfrastruktur	537
a) Recht der Wirtschaft, Art. 74 Abs. 1 Nr. 11 GG	537
b) Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit, Art. 72 Abs. 2 Alt. 2 GG	538
aa) Wahrung der Wirtschaftseinheit	538
bb) Wahrung der Rechtseinheit	539
cc) Gesamtstaatliches Interesse	540
c) Ergebnis	542
3. Konzessions- und Auftragsvergabe im Unterschwellenbereich in der Ladeinfrastruktur	542
a) Recht der Wirtschaft, Art. 74 Abs. 1 Nr. 11 GG	543
b) Gerichtliches Verfahren, Art. 74 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 4 GG	544
c) Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse, Art. 72 Abs. 2 Alt. 2 GG	545
d) Wahrung der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse, Art. 72 Abs. 2 Alt. 2 GG	548

e) Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse, Art. 72 Abs. 2 Alt. 1 GG	550
aa) Unterschiede in der Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur in Ost- und Westdeutschland	551
bb) Mittelbare Wirkung der Stellflächenvergabe	551
f) Öffnungsklausel zum Erlass einer Rechtsverordnung nach Art. 80 GG	553
g) Fazit	553
4. Beschränkung der Inhouse-Vergabe und Definition der Daseinsvorsorge in der Ladeinfrastruktur	554
a) Recht der Wirtschaft, Art. 74 Nr. 11 GG	554
b) Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse, Art. 72 Abs. 2 Alt. 2 GG	555
c) Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse, Art. 72 Abs. 2 Alt. 1 GG	557
d) Öffnungsklausel zum Erlass einer Rechtsverordnung nach Art. 80 GG	558
e) Fazit	558
5. Ermessenslenkende Verwaltungsvorschrift zum Loszuschnitt	558
a) Ermessenslenkung durch Verwaltungsvorschrift	558
b) Einwirkungsrecht des Bundes gem. Art. 84 Abs. 2 GG	560
II. Vereinbarkeit mit dem kommunalen Selbstverwaltungsrecht	562
III. Ausgestaltungsvorschläge für eine bundeseinheitliche Regelung	564
1. Regelungscharakter	564
2. Beschränkung der Inhouse-Vergabe und Definition der Daseinsvorsorge	565
3. Unterschwellenvergabe für Dienstleistungskonzessionen im Bereich der Ladeinfrastruktur	567
4. Regelmäßige Teillosvergabe auch für Dienstleistungskonzessionen im Bereich der Ladeinfrastruktur	568
5. Konkreter Ausgestaltungsvorschlag	570
IV. Fazit	571

Teil 4

A. Marktlenkung durch Fördermaßnahmen, Forderung nach normativer Regelung im Zusammenhang mit der Wesentlichkeitstheorie	573
B. Marktbeherrschungen in der Ladeinfrastruktur und die diese begünstigenden Aspekte	575
C. Duplizierbarkeit von Ladeinfrastruktur	581
D. Vorschlag vergaberechtlicher Anpassungen im Zusammenhang mit der kommunalrechtlichen Subsidiarität	584

Anlagen 589

Literaturverzeichnis 634

Stichwortverzeichnis 645