DSLV Bundesverband Spedition und Logistik

Stellungnahme

Zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts zur Synchronisierung des Anlagenzubaus mit dem Netzausbau sowie zur Verbesserung des Netzanschlussverfahrens (Netzanschlusspaket)

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0
E-Mail: info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415
Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 22. Juli 2026

Zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts zur Synchronisierung des Anlagenzubaus mit dem Netzausbau sowie zur Verbesserung des Netzanschlussverfahrens (Netzanschlusspaket) nimmt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik wie folgt Stellung:

I. Grundsätzliche Bewertung

Der DSLV bewertet das Ziel des vorliegenden Referentenentwurfs, den Zubau von Erzeugungs-, Speicher- und Verbrauchsanlagen besser mit dem Ausbau der Stromnetze zu synchronisieren, grundsätzlich positiv. Eine vom DSLV in Auftrag gegebene Studie des Instituts für Kraftfahrzeuge (ika) der RWTH Aachen University zeigt, dass der jährliche Strombedarf des Logistiksektors bis zum Jahr 2045 auf das Achtfache des heutigen Niveaus ansteigen und dann rund 14 Prozent des nationalen Gesamtstrombedarfs ausmachen wird; bereits ab dem Jahr 2035 wird der Logistiksektor danach mehr Strom benötigen als heute die Stahlindustrie. Vor diesem Hintergrund ist ein leistungsfähiges, planbares und diskriminierungsfreies Netzanschlussverfahren für die Wettbewerbsfähigkeit der Speditions- und Logistikbranche von zentraler Bedeutung. Auch die mit der Synchronisierung angestrebte Reduzierung von Redispatch-Kosten liegt im Interesse der Branche, da hiervon letztlich auch die Höhe der von den Unternehmen zu tragenden Netzentgelte abhängt.

Aus Sicht der Speditions- und Logistikbranche ist besonders positiv hervorzuheben, dass der Entwurf mit der Verpflichtung zur kartografischen Veröffentlichung verfügbarer Netzanschlusskapazitäten (§ 17c Absatz 1 EnWG-E), der unverbindlichen Netzanschlussauskunft (§ 17c Absatz 2 EnWG-E) sowie den digitalen Netzanschlussportalen (§ 17e EnWG-E) erhebliche Transparenz- und Digitalisierungsfortschritte im Netzanschlussverfahren vorsieht. Für eine Branche, die zunehmend eigene Ladeinfrastruktur für elektrische Nutzfahrzeugflotten an Speditionshöfen und Umschlagterminals aufbaut, erleichtern gerade diese Instrumente die Standortsuche erheblich und tragen zu einer schnelleren und diskriminierungsfreieren Bearbeitung von Netzanschlussbegehren bei. Der DSLV unterstützt ausdrücklich jede Maßnahme, die für mehr Transparenz, Geschwindigkeit und Verfahrensgerechtigkeit beim Netzanschluss sorgt.

Ebenfalls zu begrüßen ist die vorgesehene Erleichterung der Co-Location von Batteriespeichern nach § 17 Absatz 2a EnWG-E. Ausweislich der Entwurfsbegründung erfasst diese Erleichterung ausdrücklich auch die gemeinsame Nutzung bestehender Netzverknüpfungspunkte durch Ladeinfrastruktur und Speicheranlagen. Logistikstandorte entwickeln sich zunehmend zu integrierten Energie-Hubs aus Ladeinfrastruktur, Photovoltaikanlagen und Batteriespeichern; eine Erleichterung der Speicherintegration an bestehenden Netzanschlusspunkten unterstützt diese Entwicklung und liegt zugleich im Interesse einer effizienten Netznutzung.

Aus Sicht des DSLV besteht gleichwohl an einzelnen Punkten Klarstellungs- und Ergänzungsbedarf. Dieser betrifft insbesondere die Berücksichtigung gewerblicher Ladeinfrastruktur bei der Priorisierung von Netzanschlussbegehren, die frühzeitige Transparenz über technische Zu-

satzanforderungen der Netzbetreiber sowie die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für dezentrale Erzeugungsanlagen der Speditions- und Logistikbranche.

II. Anmerkungen im Einzelnen

1. Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeugflotten bei der Priorisierung von Netzanschlussbegehren (§ 17b Absatz 1 i. V. m. Absatz 2 EnWG-E)

§ 17b Absatz 1 EnWG-E gibt den Betreibern von Übertragungsnetzen die Möglichkeit, Netzanschlussbegehren im Rahmen ihrer nach § 17a EnWG-E zu entwickelnden Verfahren zu priorisieren oder zu depriorisieren; Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen können die von der Bundesnetzagentur bestätigten Grundsätze nach Absatz 2 entsprechend in ihrem Netzgebiet anwenden. Als Kriterien für die Priorisierung nennt Absatz 1 Satz 3 unter anderem die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Versorgungssystems, bestehende gesetzliche Ausbauziele, den Szenariorahmen der Netzentwicklungsplanung, Bedarfe angrenzender Netze, die effiziente Mehrfachnutzung von Netzverknüpfungspunkten durch mehrere Anschlussnehmer sowie raumordnerische und bauleitplanerische Ausweisungen.

Aus Sicht des DSLV wird die – nicht zuletzt durch die europäischen CO2-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge vorgegebene – Elektrifizierung des gewerblichen Straßengüterverkehrs in diesem Kriterienkatalog bislang nicht ausdrücklich abgebildet. Die genannte Studie des ika der RWTH Aachen University zeigt, dass der Straßengüterverkehr mit 83,8 Prozent den weit überwiegenden Anteil des künftigen zusätzlichen Strombedarfs der Logistikbranche ausmachen wird und der Aufbau von Depotladeinfrastruktur an Speditionshöfen hierfür eine zentrale Voraussetzung ist. Da die Speditions- und Logistikbranche beim Netzanschluss künftig verstärkt mit anderen stromintensiven Nutzungen wie Rechenzentren, Großbatteriespeichern und Industrieanlagen um dieselbe, vielerorts knappe Netzanschlusskapazität konkurrieren muss, besteht aus Sicht des DSLV das Risiko, dass Anschlussbegehren für betriebliche Ladeinfrastruktur im Rahmen von Priorisierungsentscheidungen strukturell benachteiligt werden, solange die Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs dort nicht als eigenständiges Kriterium erkennbar ist. Auch das in Nummer 5 genannte Kriterium der effizienten Mehrfachnutzung von Netzverknüpfungspunkten sollte hierbei ausdrücklich die gemeinschaftliche Nutzung von Ladeinfrastruktur durch mehrere, an einem Speditionshof oder Umschlagterminal tätige Transportunternehmen erfassen.

Der DSLV bittet daher darum, § 17b Absatz 1 Satz 3 EnWG-E dahingehend zu ergänzen, dass die Elektrifizierung des gewerblichen Straßengüterverkehrs und der hierfür erforderliche Aufbau betrieblicher Lade- und Versorgungsinfrastruktur an Speditions- und Logistikstandorten als eigenständiges Kriterium neben den bestehenden gesetzlichen Ausbauzielen nach Nummer 2 in die Priorisierungsentscheidung der Netzbetreiber einbezogen werden kann.

2. Frühzeitige Transparenz über technische Zusatzanforderungen und deren Kostenfolgen (§ 17c Absatz 1 i. V. m. § 17d Absatz 2 EnWG-E)

§ 17d Absatz 2 EnWG-E verpflichtet Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen, auf ihrer Internetseite allgemeine Informationen zu den Arbeitsschritten der Bearbeitung eines Netzanschlussbegehrens (Nummer 1) sowie zu den vom Netzanschlussbegehrenden je Anlagenart beizufügenden Informationen (Nummer 2) bereitzustellen. Ergänzend hierzu verpflichtet § 17c Absatz 1 Satz 4 EnWG-E die Netzbetreiber, die für die Berechnung der veröffentlichten Netzanschlusskapazität verwendeten Kriterien transparent darzustellen.

Aus Sicht der Speditions- und Logistikbranche ist diese Stärkung der Transparenz grundsätzlich zu begrüßen. In der betrieblichen Praxis berichten Unternehmen mit eigener Ladeinfrastruktur jedoch, dass zusätzliche technische Anforderungen der Netzbetreiber – etwa zur Wirk- und Blindleistungssteuerung nach den einschlägigen technischen Anschlussregeln für Mittelspannungsanschlüsse – bislang regelmäßig erst nach Stellung eines Netzanschlussbegehrens bekannt werden, wenn Standort- und Investitionsentscheidungen bereits weitgehend getroffen sind. Da die hierfür erforderliche technische Ausstattung Kosten im mehreren tausend Euro-Bereich verursachen kann, führt dies in der Praxis zu erheblicher Planungsunsicherheit und konterkariert das mit § 17d EnWG-E verfolgte Ziel erhöhter Transparenz und Verlässlichkeit im Netzanschlussverfahren. Gerade für mittelständische Speditionsunternehmen, die den Aufbau eigener Depotladeinfrastruktur sorgfältig kalkulieren müssen, ist eine belastbare Kostenplanung bereits im Vorfeld eines Netzanschlussbegehrens von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung.

Der DSLV bittet daher darum klarzustellen, dass die nach § 17d Absatz 2 Nummer 1 und 2 EnWG-E zu veröffentlichenden Informationen auch die für die jeweilige Anlagenart typischerweise geltenden technischen Anschlussbedingungen umfassen, einschließlich etwaiger Anforderungen an eine Wirk- und Blindleistungssteuerung sowie der hiermit regelmäßig verbundenen Kostenordnung. Der DSLV hält es für wesentlich, dass Netzanschlussbegehrende eine belastbare Grundlage für ihre Standort- und Investitionsentscheidung idealerweise bereits im Rahmen der unverbindlichen Netzanschlussauskunft nach § 17c Absatz 2 EnWG-E erhalten, spätestens jedoch mit den allgemeinen Informationen nach § 17d Absatz 2 EnWG-E.

3. Ermächtigung zur Erhebung von Baukostenzuschüssen auch bei Erzeugungsanlagen (§ 17 EEG-E, Artikel 2 Nummer 5)

Mit der Neufassung des § 17 EEG durch Artikel 2 Nummer 5 des Entwurfs wird die Bundesnetzagentur ermächtigt, im Wege der Festlegung nach § 29 EnWG künftig auch gegenüber Betreibern von Erzeugungsanlagen Vorgaben zur Erhebung von Baukostenzuschüssen zu treffen; dies umfasst nach dem Entwurf sowohl pauschalierte als auch regional nach netzwirtschaftlichen Parametern differenzierte Beträge.

Zahlreiche Mitgliedsunternehmen des DSLV betreiben zur Eigenversorgung ihrer Logistikimmobilien eigene Photovoltaikanlagen, deren Wirtschaftlichkeit maßgeblich zur Refinanzierung der branchenweit erforderlichen Elektrifizierungsinvestitionen beiträgt. Aus Sicht des DSLV

besteht die Sorge, dass die Erhebung zusätzlicher Baukostenzuschüsse auf solche Eigenerzeugungsanlagen deren Wirtschaftlichkeit zusätzlich zu den bereits bestehenden, aus Sicht betroffener Unternehmen nicht vollständig kostendeckenden Entschädigungsregelungen bei Redispatch-Maßnahmen weiter belasten würde. Dies stünde in einem gewissen Spannungsverhältnis zu dem im Positionspapier des DSLV „Energiezukunft der Logistik sichern“ formulierten Anliegen, wettbewerbsfähige Strompreise und tragfähige wirtschaftliche Rahmenbedingungen für die Elektrifizierung des Logistiksektors sicherzustellen.

Der DSLV bittet darum, im Rahmen einer etwaigen Festlegung nach § 17 Satz 3 EEG-E sicherzustellen, dass der besonderen Bedeutung dezentraler Eigenversorgungsanlagen kleinerer und mittelständischer Speditions- und Logistikunternehmen angemessen Rechnung getragen wird, etwa durch geeignete Bagatellgrenzen oder differenzierte Kriterien für Anlagen, die überwiegend der betrieblichen Eigenversorgung dienen.

4. Kapazitätslimitierte Netzgebiete und Verzicht auf finanziellen Ausgleich bei Redispatch-Maßnahmen (§ 14 Absatz 1d EnWG-E i. V. m. § 8 Absatz 4 EEG-E und § 13a Absatz 6 EnWG-E)

Der neu eingefügte § 14 Absatz 1d EnWG-E ermöglicht es Betreibern von Elektrizitätsverteilernetzen, Netzgebiete für bis zu sechs Jahre als kapazitätslimitiert auszuweisen, wenn die Wirkleistungserzeugung der dort angeschlossenen Anlagen im Vorjahr um mehr als fünf Prozent abgeregelt wurde. In solchen Gebieten entfällt nach § 8 Absatz 4 EEG-E der bislang unbedingte Netzanschlussanspruch; stattdessen erhalten Anschlussbegehrende lediglich einen Anspruch auf Abschluss eines Netzanschlussvertrages, der einen Verzicht auf finanziellen Ausgleich bei Redispatch-bedingten Erzeugungsanpassungen vorsieht. Nach § 13a Absatz 6 EnWG-E ist dieser Verzicht auf einen Anteil von „[10-20 %]“ des jährlichen Stromertrags der Anlage begrenzt.

Aus Sicht des DSLV ist nachvollziehbar, dass Netzbetreiber in besonders engpassbelasteten Gebieten Instrumente benötigen, um den Neuanschluss weiterer Anlagen zeitlich mit dem tatsächlichen Netzausbau zu synchronisieren. Da Mitgliedsunternehmen mit eigenen Erzeugungsanlagen jedoch bereits nach geltendem Recht berichten, im Rahmen bestehender Redispatch-Maßnahmen nicht die tatsächliche Höhe der ihnen entstehenden Ausfallkosten erstattet zu bekommen, würde eine Ausschöpfung der oberen Bandbreite von 20 Prozent des jährlichen Stromertrags ohne jeden finanziellen Ausgleich die Investitionssicherheit für Eigenerzeugungsanlagen der Speditions- und Logistikbranche zusätzlich beeinträchtigen und stünde im Widerspruch zu dem berechtigten Interesse der Unternehmen an einer verlässlichen Wirtschaftlichkeitsplanung.

Der DSLV bittet daher darum, die in § 13a Absatz 6 EnWG-E sowie in § 8 Absatz 4 EEG-E noch offene Bandbreite gesetzlich auf den unteren Wert von 10 Prozent des jährlichen Stromertrags festzulegen, um Betreibern von Eigenversorgungsanlagen ein verlässliches Planungsmaß an die Hand zu geben und die Akzeptanz des neuen Instruments in der unternehmerischen Praxis zu erhöhen.

III. Fazit

Der DSLV begrüßt das Ziel des vorliegenden Referentenentwurfs, den Zubau von Erzeugungs-, Speicher- und Verbrauchsanlagen besser mit dem Ausbau der Stromnetze zu synchronisieren, und unterstützt insbesondere die vorgesehenen Fortschritte bei Transparenz und Digitalisierung des Netzanschlussverfahrens sowie die erleichterte Integration von Batteriespeichern. Aus Sicht des DSLV besteht gleichwohl an den vorstehend genannten Punkten weiterer Klarstellungs- und Ergänzungsbedarf. Der DSLV bittet konkret um:

- die ausdrückliche Berücksichtigung der Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs als Kriterium bei der Priorisierung von Netzanschlussbegehren nach § 17b Absatz 1 EnWG-E,
- die Klarstellung, dass die Informationspflichten nach § 17d Absatz 2 EnWG-E auch technische Zusatzanforderungen und deren Kostenfolgen umfassen,
- eine angemessene Berücksichtigung kleinerer und mittelständischer Eigenversorgungsanlagen im Rahmen einer etwaigen Festlegung zu Baukostenzuschüssen nach § 17 EEG-E, sowie
- die Festlegung der in § 13a Absatz 6 EnWG-E und § 8 Absatz 4 EEG-E noch offenen Bandbreite auf den unteren Wert von 10 Prozent.

Eine entsprechende Berücksichtigung der genannten Punkte würde aus Sicht des DSLV dazu beitragen, das mit dem Entwurf verfolgte Ziel einer verlässlichen und effizienten Synchronisierung von Anlagenzubau und Netzausbau auch für die Speditions- und Logistikbranche praxisgerecht umzusetzen.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband vertritt der DSLV über 15 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der deutschen Speditions- und Logistikunternehmen. Diese sind mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz von 123 Milliarden Euro ein wesentlicher Teil des drittgrößten Wirtschaftsbereichs Deutschlands (Stand: Oktober 2025).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen über inhabergeführte Speditionshäuser mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird daher maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr und zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit Logistik und Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Speditions- und Logistikunternehmen. Die Landesverbände vertreten die Branche als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU). Über diese internationalen Netzwerke nimmt der DSLV Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV bekennen sich zu den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union.