VDA Verband der Automobilindustrie

Verbesserung des Netzanschlussverfahrens („Netzpaket“)

VDA-Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie

22.07.2026

Netzanschlüsse werden zunehmend zum Flaschenhals für die Transformation, bei der Dekarbonisierung von Industriestandorten ebenso wie beim Ausbau der Ladeinfrastruktur. Mangelnde Transparenz, verspätete oder ausbleibende Rückmeldungen der Netzbetreiber sowie uneinheitliche Anforderungen erschweren Investitionsentscheidungen und verzögern damit die Transformation. Hinzu kommen teils extrem langwierige Umsetzungszeiträume, die insbesondere bei Netzanschlüssen in der Hochspannung bis zu zehn Jahre betragen können und den Hochlauf der Elektromobilität damit empfindlich einbremsen.

Vor diesem Hintergrund sind strukturelle Maßnahmen zur Beschleunigung der Netzanschlussverfahren dringend erforderlich. Das sogenannte „Netzpaket“ aus dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie enthält hierzu wichtige und grundsätzlich unterstützenswerte Ansätze. Dazu zählen insbesondere mehr Transparenz über verfügbare Netzkapazitäten, digitale Netzanschlussportale, regelmäßige Statusinformationen sowie ein stärker formalisiertes Verfahren zur Reservierung und Freigabe von Netzanschlusskapazitäten.

Die geplante Priorisierung von Netzanschlussbegehren ist hingegen besonders sensibel. Eine Priorisierung ist fachlich nachvollziehbar, da das bisher praktizierte Windhundprinzip angesichts knapper Netzanschlusskapazitäten nicht mehr praktikabel ist und Anschlussanfragen teilweise spekulativ und auf Vorrat gestellt werden. Gleichzeitig besteht jedoch das Risiko, dass nicht priorisierte Vorhaben in Zukunft weiter „nach hinten rutschen“ und sich deren Bearbeitung und Umsetzung noch weiter verzögert.

Aus Sicht der Automobilindustrie ist daher eine allgemeine Beschleunigung der Netzanschlussverfahren mit klaren Fristen unbedingt vorzugswürdig. In keinem Fall darf die Entscheidung über priorisierte und nicht-priorisierte Vorhaben dem unbedingten Ermessensspielraum einzelner Netzbetreiber überlassen werden. Sofern eine Priorisierung vorgesehen wird, muss diese nach klaren, eindeutigen und verlässlichen Kriterien erfolgen. Die Ladeinfrastruktur ist dabei notwendigerweise als gesetzlich priorisierte Kategorie zu berücksichtigen.

Nach dem aktuellen Referentenentwurf droht die Ladeinfrastruktur bei der Priorisierung durch das Raster zu fallen. So sollen Netzbetreiber nach §17b EnWG (neu) u.a. nach „gesetzlichen Ausbauzielen für Erzeugungsanlagen, Energiespeicheranlagen und Verbrauchseinrichtungen“ priorisieren können. Gleichzeitig kann Ladeinfrastruktur kann grundsätzlich den Verbrauchseinrichtungen zugeordnet werden. Allerdings bestehen für Ladeinfrastruktur nur in wenigen Teilbereichen gesetzliche Ausbauziele, etwa im Gebäudeelektromobilitätsinfrastrukturgesetz.

Ob Ladeinfrastruktur priorisiert wird, läge damit bestenfalls im Ermessen des jeweiligen Netzbetreibers. Ein erheblicher Teil der neu zu errichtenden Ladeinfrastruktur könnte bei der Priorisierung gänzlich unberücksichtigt bleiben. Dies gilt auch für das Ladenetz für Lkw, wo die Herausforderungen des Ausbaus besonders groß sind. Das wäre ein Bärendienst für den Hochlauf der Elektromobilität und stünde auch dem im Koalitionsvertrag verankerten Ziel des Hochlaufs der Elektromobilität entgegen. Aus Sicht der Automobilindustrie ist es daher zwingend erforderlich, auch die Ladeinfrastruktur ausdrücklich als priorisiertes Vorhaben zu berücksichtigen.

Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die im „Programm für Aufschwung und Beschäftigung“ des Koalitionsausschusses beschlossene „Anschlussgarantie“ für Industriebetriebe, die im Referentenentwurf bislang nicht erkennbar umgesetzt wird. Im Koalitionsausschuss wurde ausdrücklich beschlossen, dass Industriebetriebe klare Fristen erhalten sollen, bis wann ihr Betrieb in der benötigten Kapazität an das Stromnetz angeschlossen wird. Der vorliegende Entwurf enthält jedoch keinen entsprechenden Anspruch auf Anschluss innerhalb einer klaren Frist und in der benötigten Kapazität.

Industrieunternehmen müssen sich darauf verlassen können, den benötigten Netzanschluss innerhalb angemessener Fristen zu erhalten. Wie im Beschluss des Koalitionsausschusses vorgesehen, sollte der Entwurf daher um eine explizite Anschlussgarantie mit verbindlichen Fristen ergänzt werden. Alternativ muss zumindest sichergestellt werden, dass die Elektrifizierung von Industriestandorten im Rahmen der Priorisierung von Netzanschlussbegehren adäquat und verbindlich berücksichtigt wird.

Auch an weiteren zentralen Stellen bleibt der Referentenentwurf hinter dem Erforderlichen zurück:

- Die gemeinsame Internetplattform der Verteilnetzbetreiber ist als zentraler Einstiegspunkt für Netzanschlussbegehren grundsätzlich zu begrüßen. Ein Weiterleiten auf die Internetseiten der jeweils zuständigen Netzbetreiber greift jedoch zu kurz. Um Netzanschlussbegehren spürbar zu vereinfachen, ist ein bundesweit einheitliches Portal erforderlich, das netzbetreiberübergreifend sämtliche relevanten Informationen zum Netzanschluss bündelt und Netzanschlussanfragen einheitlich strukturiert. Dazu zählt die Bereitstellung von Informationen zu verfügbaren Anschlusskapazitäten und zum Bearbeitungsstand laufender Verfahren, den technischen Anforderungen und zu den erforderlichen Unterlagen. Zudem müssen die Technischen Anschlussbedingungen (TAB) stärker standardisiert und vereinheitlicht werden, um den administrativen Aufwand für bundesweit tätige Unternehmen zu reduzieren.

- Industrieunternehmen und Betreiber von Ladeinfrastruktur brauchen Planungssicherheit. Dies wird im aktuellen Entwurf bislang nur unzureichend berücksichtigt. Die geplante Einführung einer (unverbindlichen) Netzanschlussauskunft ist ein erster Schritt zu mehr Transparenz. Sie sollte jedoch innerhalb einer gesetzlich definierten Frist bereitgestellt werden. Zudem braucht es einen wirksamen Sanktionsmechanismus, wenn Netzbetreiber Fristen nicht einhalten oder Anträge ohne angemessene Prüfung ablehnen. Bei freien Netzkapazitäten sollten zudem klare Fristen für die Bereitstellung von Netzanschlüssen gelten. Nur so können Investitions- und Standortentscheidungen frühzeitig und belastbar getroffen werden.
- Angesichts der teils spekulativen Netzanschlussanfragen, insbesondere im Bereich stationärer Stromspeicheranlagen, ist die geplante Einführung von Reservierungsgebühren grundsätzlich nachvollziehbar. Richtig ausgestaltet können sie dazu beitragen, durch spekulative Anfragen belegte oder ungenutzte Netzkapazitäten wieder verfügbar zu machen. Allerdings muss die besondere Komplexität von Netzanschlussbegehren etwa im Bereich der Industrie oder von Lkw-Ladestandorten berücksichtigt werden. Die Reservierungsdauer ist daher ausreichend lang zu bemessen. Zudem dürfen Reservierungsgebühren ernsthafte Investitionsprojekte nicht erschweren oder mit zusätzlichen Kosten belasten. Sie sollten deshalb vollständig auf die Netzanschlusskosten angerechnet oder erstattet werden, wenn ein Netzanschlussvorhaben tatsächlich umgesetzt und der Netzanschluss realisiert wird.

Ansprechpartner

Andreas Rade
Geschäftsführer

andreas.rade@vda.de

Götz Schneider
Leiter Abteilung Verkehr & Transport | Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

goetz.schneider@vda.de

Loic Geipel
Referent Klima und Energie

loic.geipel@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 730.000 Menschen (2025) sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) Behrenstraße 35,10117 Berlin www.vda.de
	Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243 EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright	Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version	Juli 2026