VDV | TR

22. Juli 2026

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts zur Synchronisierung des Anlagenzubaus mit dem Netzausbau sowie zur Verbesserung des Netzanschlussverfahrens (Netzanschlusspaket)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten begrüßt das Ziel des Referentenentwurfs, Netzanschlussverfahren zu beschleunigen, zu digitalisieren und transparenter auszugestalten. Für den öffentlichen Verkehr mit elektrischen Schienenbahnen und elektrischen Bussen ist insbesondere für den bedarfsgerechten Neu- und Ausbau der Strominfrastruktur die rechtzeitige und verlässliche Bereitstellung von Netzanschlusskapazitäten eine zentrale Voraussetzung. Dies dient auch mittelbar der Erreichung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele von Bund und Ländern.

Der Entwurf enthält viele sinnvolle Maßnahmen zur Verbesserung der Netzanschlussverfahren. Die vorgesehenen Transparenz-, Digitalisierungs- und Verfahrensregelungen werden grundsätzlich begrüßt. Dennoch ergeben sich aus dem Entwurf aus Sicht der Branche auch neue Belastungen und Risiken. Der besonderen Bedeutung der Energieversorgungsinfrastruktur des öffentlichen Verkehrs für die Daseinsvorsorge wird in den Regelungen nicht hinreichend Rechnung getragen. Besonders für den ÖPNV mit Bussen ist zu beachten, dass die Richtlinie (EU) 2019/1161 „Clean Vehicles Directive" (CVD), die mit den Stimmen Deutschlands in der EU beschlossen wurde, fordert, dass wir aktuell 32,5% und (über die EURO7 Norm) ab 2030 alle Stadtlinienbusse elektrifiziert beschaffen müssen. Um diese Vorgaben überhaupt erfüllen zu können, werden die Förderung zur Finanzierung und passende Rahmenbedingungen zur Umstellung der Energieversorgung benötigt. Leider steht nach dem vorgelegten Entwurf zu befürchten, dass zusätzliche Kosten, erhöhter Verwaltungsaufwand sowie Einschränkungen beim Zugang zu Netzanschlusskapazitäten oder mögliche Kapazitätsreduzierungen sich sogar nachteilig auf die Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs und dafür erforderliche Infrastrukturvorhaben auswirken können.

Im Einzelnen:

Zu Art. 1 Nrn. 6, 9 und 10 (§ 14e Abs. 2 Satz 2, § 17c, § 17e EnWG-E)

Die Einführung digitaler Netzanschlussportale, von Kapazitätskarten und unverbindlichen Netzanschlussauskünften und die Digitalisierung der Netzanschlussverfahren wird als wichtiger Schritt zur Modernisierung begrüßt. Die Möglichkeiten zur frühzeitigen Standortbewertung können Projektentwicklungszeiten verkürzen und Fehlplanungen reduzieren. Digitale Verfahren können auch bei Elektrifizierungsprojekten im öffentlichen Verkehr zu einer Verfahrensbeschleunigung beitragen. „Insbesondere für Netzanschlüsse von Ladeinfrastrukturen auf Busbetriebshöfen sind die Verfahren generell zu vereinfachen und die Bearbeitungs- und Umsetzungszeiten deutlich zu verkürzen." Dennoch enthält der Entwurf leider keine prioritären Bearbeitungsfristen für die elektrische Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat der Verkehrswende. Es wird daher empfohlen, eine beschleunigte Bearbeitung von Netzanschlussbegehren für die Bahnstromversorgung, insbesondere Unterwerke, Ladeinfrastruktur für E-Busse und Werkstätten und Betriebshöfe, vorzusehen. Dies würde der Elektrifizierung und der politisch gewollten Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben des klima- und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs dienen.

Zu Art. 1 Nr. 7 (§ 17 Abs. 1a EnWG-E)

Die im Entwurf vorgesehene Möglichkeit, bei längerer Nichtinanspruchnahme die vorzuhaltende Anschlussleistung nachträglich zu reduzieren, kann insbesondere für Bahnstromversorgungsanlagen und Betriebshöfe prob-

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist im „Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung" registriert. Die Registernummer lautet: R001242. Darüber hinaus ist der VDV im Transparenzregister bei der Europäischen Union (EU) registriert. Die Nummer lautet 50254292140-86.

lematisch sein. Solche Anlagen werden häufig mit langfristigen Reserven für spätere Streckenerweiterungen, Fahrzeugzuwächse, Betriebshofvergrößerungen oder Angebotsausweitungen ausgelegt.

Es sollte daher klargestellt werden, dass Kapazitätsvorhaltungen für den öffentlichen Verkehr einschließlich der (suksessiven) Inbetriebnahme batterieelektrischer Fahrzeuge nicht von einer Reduzierung erfasst werden. Daher schlagen wir die folgende Ergänzung von § 17 Abs. 1a EnWG-E um einen Ausnahmetatbestand in einem zusätzlichen Satz 2 vor:

„Satz 1 gilt nicht für Anschlusskapazitäten, deren Vorhaltung für den öffentlichen Personenverkehr oder den Schienengüterverkehr einschließlich vorgesehener Kapazitätserweiterungen und der (suksessiven) Inbetriebnahme batterieelektrischer Fahrzeuge erforderlich ist."

Zu Art. 1 Nr. 8 (§ 17 Abs. 2a EnWG-E)

Die vorgesehenen Erleichterungen für Batteriespeicher in Co-Location-Konstellationen werden begrüßt. Sie können die Integration stationärer Speicher an Betriebshöfen, Ladezentren und Bahnstromstandorten erleichtern und damit netzdienliche Lösungen fördern.

Art. 1 Nr. 9 (§ 17a Abs. 2 EnWG-E)

Die vorgesehene Möglichkeit der Übertragungsnetzbetreiber, den Abschluss flexibler Netzanschlussvereinbarungen zu fordern, darf nicht dazu führen, dass Netzanschlüsse von Fahrstromanlagen nur unter Leistungsbegrenzungen angeboten werden können. Bei Fahrstromanlagen kann die Leistungsaufnahme sicherheits- und betriebsbedingt nicht beliebig verschoben werden. Daher sollte im Entwurf klargestellt werden, dass Betreiber von Fahrstromversorgungsanlagen und betriebsnotwendigen Energieversorgungsanlagen des öffentlichen Schienenverkehrs nicht gegen ihren Willen auf flexible Netzanschlussvereinbarungen verwiesen werden dürfen.

Zu Art. 1 Nr. 9 (§ 17b Abs. 1 EnWG-E)

Kritisch sieht der VDV ferner die Möglichkeit der Priorisierung von Netzanschlussbegehren an sowie der Freihaltung von Netzanschlusskapazitäten für bestimmte Nutzergruppen ohne Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs. Auch sofern kein unmittelbarer Anschluss an ein Übertragungsnetz erfolgt, eröffnet § 17b EnWG-E über seinen Absatz 2 künftig die Möglichkeit, Priorisierungssysteme auch im Verteilernetz anzuwenden. Für Elektrifizierungsprojekte im Schienen- und Busverkehr sollte deshalb klargestellt werden, dass Vorhaben des öffentlichen Personenverkehrs als Daseinsvorsorge und wegen ihres zentralen Beitrags zur Erreichung der Klimaschutzziele bei Priorisierungsentscheidungen angemessen berücksichtigt werden. Der Anschluss von Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs darf nicht gegenüber anderen Verbrauchergruppen zurücktreten. Dies betrifft nicht nur Schienenbahnen, sondern insbesondere die im Aufbau befindliche Ladeinfrastruktur für elektrische Linienbusse in Busdepots und im öffentlichen Raum. Anders als private Ladeparks dient diese ausschließlich der Erbringung öffentlicher Verkehrsleistungen und der Erfüllung unionsrechtlicher Verpflichtungen aus der CVD.

Der VDV regt daher an, den öffentlichen Verkehr ausdrücklich als priorisierungsfähigen Belang in § 17b Abs. 1 Satz 3 EnWG-E aufzunehmen und die Vorschrift um das folgende Priorisierungskriterium zu ergänzen:

„[...] *die Sicherstellung der Daseinsvorsorge sowie die Elektrifizierung des öffentlichen Personenverkehrs und Schienengüterverkehrs einschließlich der hierfür erforderlichen Energieversorgungsinfrastruktur* [...]."

Art. 1 Nr. 10 (§ 17d EnWG-E)

Die vorgesehenen Rückmeldepflichten und Statusinformationen der Netzbetreiber schaffen mehr Transparenz und Planbarkeit für Investitionsvorhaben der Verkehrsunternehmen. Gerade für langfristige Infrastrukturmaßnahmen ist dies im Interesse einer beschleunigten Vorhabenrealisierung zwar zu begrüßen. Sie gewährleisten jedoch keine belastbare Entscheidung innerhalb eines bestimmten und hinreichend kurzen Zeitraums. Wiederkehrende Statusmeldungen dürfen eine sachliche Anschlusszusage nicht auf unbestimmte Zeit ersetzen.

Für vollständige Netzanschlussbegehren sollte innerhalb einer verbindlichen Frist zumindest eine belastbare Aussage zum Netzverknüpfungspunkt, zur bereitstellbaren Leistung, zu erforderlichen Netzmaßnahmen, zur Kostenbasis und zum voraussichtlichen Realisierungstermin erfolgen. Verzögerungen sollten konkret zu begründen und mit einem aktualisierten Terminplan zu versehen sein. Dies ist für öffentlich finanzierte Verkehrsprojekte mit Förder-, Vergabe- und Inbetriebnahmefristen besonders wichtig.

Zu Art. 1 Nr. 10 (§ 17f EnWG-E)

Die vorgesehenen Regelungen zur Reservierung von Netzanschlusskapazitäten gehen mit neuen Nachweis- und Dokumentationspflichten einher (z. B. Projektfortschrittsnachweise für die Reservierung von Netzanschlusskapazitäten). Für Vorhabenträger des öffentlichen Verkehrs entsteht dadurch zusätzlicher unnötiger Verwaltungsaufwand, insbesondere bei mehrjährigen Elektrifizierungs-, Depot- oder Ausbauprojekten. Im öffentlichen Verkehr werden Projektfortschritt und Realisierungsabsicht bereits durch Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsentscheidungen, Förder- und Finanzierungsbescheide, Verkehrsverträge, Vergabeentscheidungen und verbindliche Investitionsbeschlüsse dokumentiert. Diese Unterlagen sind als geeignete Projektfortschrittsnachweise anzuerkennen. Reservierungsabschnitte müssen an typische Planungs-, Genehmigungs-, Beschaffungs- und Bauphasen angepasst werden können und bei nachgewiesenem Fortschritt auch längere Zeiträume umfassen können. Zudem sollte der verpflichtende Reservierungsmechanismus für betriebsnotwendige Verkehrsprojekte auch Hochspannungsanschlüsse erfassen.

Zudem sollten die in § 17f Abs. 1 Satz 4 EnWG-E vorgesehenen Reservierungsgebühren für Vorhaben des öffentlichen Verkehrs ausgeschlossen werden. Die Reservierungsgebühr soll spekulative Anmeldungen verhindern. Dieses Risiko ist bei öffentlich geplanten und finanzierten Verkehrsprojekten regelmäßig gering.

Ergänzende Hinweise zu Art. 1 Nr. 3, 4 und 8 sowie Art. 2 Nr. 3 und 5

Verkehrsunternehmen kombinieren zunehmend Photovoltaikanlagen mit stationären Batteriespeichern und perspektivisch mit bidirektional ladbaren E-Bussen. Solche Systeme können Eigenverbrauch erhöhen, Last- und Einspeisespitzen begrenzen und vorhandene Netzanschlusskapazitäten effizienter nutzen. Die Regelungen zu kapazitätslimitierten Netzgebieten, zum begrenzten Redispatch-Ausgleich und zu Baukostenzuschüssen können jedoch die Wirtschaftlichkeit dieser Gesamtsysteme beeinträchtigen. Maßgeblich sollte daher die tatsächliche netzwirksame Leistung am Netzverknüpfungspunkt sein. Der netzdienliche Beitrag von Speichern und bidirektionalem Laden ist angemessen zu berücksichtigen; unverhältnismäßige Zusatzkosten und Abregelungsrisiken sind zu vermeiden. Die betriebliche Verfügbarkeit der Busse muss dabei Vorrang haben.