STELLUNGNAHME ZUM REFERENTENENTWURF
DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR WIRTSCHAFT UND ENERGIE
VOM 16. JULI 2026

„ENTWURF EINES GESETZES ZUR ÄNDERUNG DES ENERGIEWIRTSCHAFTSRECHTS ZUR SYNCHRONISIERUNG DES ANLAGENZUBAUS MIT DEM NETZAUSBAU SOWIE ZUR VERBESSERUNG DES NETZANSCHLUSSVERFAHRENS“

Im Rahmen der Länder- und Verbändeanhörung zum „Netzanschlusspaket

Berlin, 22. Juli 2026

charGER e.V. | Ladeinfrastruktur für Deutschland
Saarbrücker Straße 24, Haus B, 10405 Berlin
https://www.charger-verband.de

Zusammenfassung & Einleitung

Der Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie adressiert eine zentrale Herausforderung der Energiewende: Netzanschlusskapazitäten werden zunehmend knapp, während Erzeugungsanlagen, Speicher, Industrie, Rechenzentren, Wärmepumpen und Ladeinfrastrukturen gleichzeitig Anschlussmöglichkeiten nachfragen. **Der Entwurf verfolgt zu Recht das Ziel, Verfahren zu digitalisieren, die Transparenz über verfügbare Netzanschlusskapazitäten zu erhöhen und Netzbetreiber mit Instrumenten zur Priorisierung, Reservierung und Freigabe knapper Kapazitäten auszustatten.**

Der charGER e.V. begrüßt das Ziel des Referentenentwurfs, Netzanschlussverfahren zu modernisieren, vorhandene Kapazitäten transparenter zu machen, das Windhundprinzip zu überwinden und digitale Netzanschlussprozesse einzuführen. Aus **Sicht der Ladeinfrastrukturbranche** greift der Entwurf jedoch in Teilen zu kurz, weil zentrale Instrumente vor allem oberhalb der Leistungsklassen und Netzebenen ansetzen, in denen der Massenhochlauf von Normalladepunkten (AC) und leistungsärmeren Schnellladepunkten (DC) tatsächlich stattfindet.

Der Hochlauf der Elektromobilität findet in der Fläche statt – insbesondere in Niederspannungsnetzen und an den Schnittstellen zur Mittelspannung. Hier entstehen die konkreten Projekte, die Kommunen, Unternehmen, Wohnungswirtschaft und Mobilitätsanbieter benötigen, um den Alltag der Elektromobilität möglich zu machen.

Für Errichter, Projektierer und Betreiber von Ladeinfrastruktur sind schnelle, standardisierte und verlässliche Netzanschlussverfahren in der Niederspannung und an der Schnittstelle zur Mittelspannung entscheidend. Der Alltag der Elektromobilität wird nicht allein durch große Ladeparks geprägt, sondern durch Ladepunkte in Quartieren, im halböffentlichen Raum, bei Arbeitgebern, im Handel, an kommunalen Standorten und an Mobilitätsknotenpunkten.

- Das Netzanschlusspaket muss die **Belange aller Verteilnetze – auch der Niederspannung - berücksichtigen**: transparente Kapazitätsauskünfte ab 11 kW, verbindliche digitale Verfahren, Priorisierung von Ladeinfrastruktur, projektfortschrittsgebundene Reservierungen und eine Genehmigungsfiktion für standardisierte Anschlussbegehren bis 55 kW sollten für Verteilnetzbetreiber verpflichtende Praxis werden.

- Netzbetreiber sollen **Kapazitätsbedarfe frühzeitig antizipieren** und Netzinfrastruktur proaktiv errichten können. Dafür braucht es regulatorische Absicherung, schnellere Genehmigungen und bessere Datengrundlagen. Szenarioanalysen- und planungen z.B. bei der Dimensionierung von Ladeinfrastrukturbedarfen (z.B. NOW GmbH, Nationale Leitstelle: „Ladebedarf bis 2030 neu

ermittelt"; Link: https://nationale-leitstelle.de/aktuelles-service/newshub/ladebedarf-bis-2030-neu-ermittelt/)

- charGER e.V. begrüßt ausdrücklich die Intention zur **Beschleunigung, Standardisierung und Digitalisierung von Netzanschlussverfahren.** Neben den Anschlussregelungen bedarf es aber konkrete und verbindlicher Maßnahmen zum Bürokratieabbau wie die konsequente Ausweitung der Genehmigungsfiktion. Netzanschlussbegehren und -beauftragungen sollten 8 Wochen nach Einreichung automatisch als genehmigt gelten, sofern der Antragsempfänger keinen besonderen, sachlich begründeten Prüfbedarf anmeldet.

- **Netztransparenz – aber sicher!** Zentrale Auskunftsregister über den Anschluss von verfügbarer Netzleistung ist kritisch für beschleunigte, bürokratiearme Antragsverfahren. Beispiele hierfür finden sich bereits heute in der Praxis: SNAP – Schnelle Netzanschlussprüfung (Link). Sie können dazu beitragen die Zahl an Anschlussbegehren insgesamt auszubalancieren. Aus Gründen der Cybersicherheit sollten diese Informationen in sicheren, legitimierten Räumen online zur Verfügung gestellt werden

- **Weiterführende, konkrete Forderungen des charGER:**

Nr.	Forderung	Regulatorischer Mehrwert
1	**Niederspannung einbeziehen**	Auf EU-Ebene ist die Transparenz über verfügbare Netzanschlusskapazitäten bereits als zentraler Bestandteil effizienter Netzanschlussverfahren angelegt. Art. 31 Abs. 3 Richtlinie (EU) 2019/944 verpflichtet Verteilernetzbetreiber, Netznutzern Informationen bereitzustellen, die diese für effizienten Netzzugang benötigen, einschließlich transparenter Informationen über verfügbare Kapazitäten für neue Anschlüsse mit hoher räumlicher Granularität. Art. 31 Abs. 3a verlangt zudem die Möglichkeit eines vollständig digitalen Netzanschlussantrags. Für Ladeinfrastruktur konkretisiert Art. 33 Abs. 1 Richtlinie (EU) 2019/944, dass Mitgliedstaaten den Anschluss öffentlich zugänglicher und privater Ladepunkte an die Verteilernetze erleichtern und eine diskriminierungsfreie Zusammenarbeit der Verteilernetzbetreiber mit Ladepunktbetreibern sicherstellen müssen. § 17c EnWG-E sollte diese Vorgaben daher nicht auf höhere Spannungsebenen oder Anschlussleistungen ab

		135 kW verengen, sondern Ladeinfrastruktur ab 11 kW einschließlich Niederspannung ausdrücklich erfassen.
2	**Priorisierung rechtssicher gestalten**	Ladeinfrastruktur muss als Verbrauchsinfrastruktur anerkannt und anhand transparenter Kriterien bewertet und priorisiert werden.
3	**Leistungshochläufe antizipieren**	Regionalszenarien und vorgelagerte Netzplanung müssen erwartbare Ladebedarfe in nachgelagerten Netzebenen systematisch berücksichtigen.
4	**Digitale Auskunftsregister schaffen**	Verifizierte Marktakteure benötigen rollenbasierte Kapazitätsauskünfte, auch in der Niederspannung, ohne KRITIS-Risiken.
5	**Verfahren zentral digitalisieren**	VNB-Portale müssen interoperabel sein; CPOs benötigen einheitliche Datensätze, Statusmeldungen und API-fähige Massenprozesse.
6	**Fristen und Genehmigungsfiktion**	Standardisierte Anschlüsse bis 55 kW sollten nach acht Wochen ohne technisch begründeten Widerspruch als genehmigt gelten.

2. Ladeinfrastruktur als Anwendungsfall des Netzanschlusspakets

Für einen bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur besonders relevant: AC- und DC-Ladepunkte in den Leistungsklassen 22 - 200kW werden perspektivisch massenhaft in Quartieren, Parkhäusern, bei Arbeitgebern, im Handel und im öffentlichen Straßenraum errichtet. Kleinere DC-Schnellladepunkte ermöglichen eine Ergänzung des Angebots an hochfrequentierten Standorten, ohne stets die Komplexität großer Ladeparks auszulösen.

Der Referentenentwurf enthält mit § 17c EnWG-E Ansätze für Transparenz über verfügbare Netzanschlusskapazitäten. **Nach dem Entwurf beziehen sich die geografischen Kapazitätskarten jedoch im Wesentlichen auf höhere Umspannebenen; die unverbindliche Netzanschlussauskunft soll erst ab 135 kW und primär für die Mittelspannungsebene einschließlich angrenzender Umspannebenen eingeführt werden.**

Aus Sicht von CPOs, Projektierern und Errichtern ist diese Schwelle zu hoch. Sie blendet wesentliche Teile des Marktes aus, insbesondere die häufig wiederkehrenden, standardisierbaren und roll-out-fähigen Projekte in der Niederspannung. Die Folge wären weiterhin manuelle Einzelanfragen, heterogene VNB-

Prozesse, unklare Kapazitätslagen und erhebliche Verzögerungen bei Projekten, die politisch gewollt und gesellschaftlich notwendig sind.

3. Bewertung im Kontext der oben aufgeführten Maßnahmen und Forderungen

3.1. Limitierung und Ausklammerung der Niederspannungsverteilnetze

Der Referentenentwurf adressiert die Niederspannungsebene nicht ausreichend. Für den Ladeinfrastrukturhochlauf ist dies ein systematisches Problem, weil der überwiegende Teil der alltagsrelevanten Ladepunkte in der Niederspannung oder unmittelbar an ihrer Schnittstelle zur Mittelspannung realisiert wird. Ein Gesetz, das Netzanschlussverfahren modernisieren will, darf diese Ebene nicht nur mittelbar oder nachrangig erfassen.

Die Annahme, kleinere Anschlussbegehren hätten kein vergleichbares Informationsbedürfnis, trägt für Ladeinfrastruktur nicht. Öffentliche und halböffentliche Ladepunkte sind in der Standortwahl regelmäßig nicht rein gebäudegebunden. CPOs wählen Standorte nach Nutzerbedarf, Flächenverfügbarkeit, Parkdauer, kommunaler Planung, Wirtschaftlichkeit und Netzanschlussmöglichkeit aus. Netztransparenz ist daher gerade bei 11- bis 22-kW-AC-Ladepunkten und kleineren DC-Standorten planungsentscheidend.

Der charGER e.V. fordert deshalb eine ausdrückliche Aufnahme der Niederspannung in die Transparenz- und Auskunftsmechanismen des § 17c EnWG-E sowie eine Absenkung der Schwelle für Ladeinfrastruktur auf 11 kW. Eine solche Regelung würde nicht zu einer Vollprüfung jedes Kleinstprojekts führen, sondern eine standardisierte, unverbindliche Ersteinschätzung ermöglichen und dadurch sowohl CPOs als auch Netzbetreiber entlasten. Alternativ zur Ausweitung der Transparenz- und Auskunftsmechanismen auf 11kW wäre eine Genehmigungsfiktion bzw. Genehmigungsfreiheit bis 55kW wünschenswert. Gesetzt dem Fall, dass für Netzanschlussbegehren bis zu dieser Leistungsklasse überhaupt keine Genehmigungen im Sinne des Netzanschlussbegehrens mehr nötig wären, würde auch der Bedarf für Kapazitätsauskünfte wegfallen.

3.2. Priorisierungskriterien und Freihalten von Kapazität im Verteilernetzbereich

Der charGER e.V. begrüßt, dass der Referentenentwurf die Priorisierung von Netzanschlussbegehren und das Freihalten von Kapazitäten ermöglichen will. Der Abschied vom reinen Windhundprinzip ist notwendig, weil andernfalls spekulative oder unreife Anschlussbegehren Kapazitäten blockieren können, während realisierungsnahe Projekte mit konkreter Fläche, Finanzierung und Umsetzungsplanung zurückstehen.

Priorisierung darf jedoch nicht intransparent werden. Sie muss auf klaren, objektiven, diskriminierungsfreien und nachprüfbaren Kriterien beruhen. Für Ladeinfrastruktur sollten insbesondere folgende Kriterien gesetzlich oder durch Festlegung konkretisiert werden: Beitrag zu gesetzlichen Klima-, Verkehrs- und Ladeinfrastrukturzielen; Projektierungsreife; Standortverfügbarkeit; Umsetzungszeitplan; Netzdienlichkeit durch Lastmanagement oder flexible Anschlussvereinbarungen; Beitrag zur Schließung regionaler Versorgungslücken; diskriminierungsfreier Zugang für unabhängige Marktakteure.

Kapazität darf im Verteilernetz für erwartete Ladeinfrastrukturbedarfe freigehalten werden, wenn diese Bedarfe sachlich begründet und planungsseitig nachvollziehbar sind. Dies betrifft zum Beispiel kommunale Ladeinfrastrukturkonzepte, Mobilitätsknotenpunkte, größere Quartiersentwicklungen, Gewerbestandorte, öffentliche Parkflächen oder Standorte mit nachweisbarer Versorgungslücke. Das Freihalten von Kapazität muss jedoch befristet, transparent und an überprüfbare Projekt- oder Planungsfortschritte geknüpft sein. Im Gegensatz zu anderen Branchen, wie etwa der Betrieb von Datencentern oder großen Batteriespeichern, haben Ladeinfrastrukturprojekte, zumal in niedrigen Leistungsklassen, meist von Beginn an einen hohen Reifegrad, da die Einzelinvestition und somit auch der Komplexitätsgrad, deutlich geringer ist als bei größeren Infrastrukturprojekten in anderen Bereichen. So ist im Sinne der Priorisierung von Netzanschlussbegehren davon auszugehen, dass beantragte Ladeinfrastrukturprojekte, insbesondere in der Niederspannungsebene, auch stets realisiert werden. Dies erlaubt Netzbetreibern bessere Planbarkeit.

3.3. Leistungshochläufe in nachgelagerten Netzebenen bei der Planung vorgelagerter Netzebenen

Eine echte Synchronisierung von Anlagenzubau und Netzausbau kann nur funktionieren, wenn erwartbare Leistungshochläufe aus der Niederspannung in die Planung der vorgelagerten Netzebenen einfließen. Andernfalls entsteht ein struktureller Planungsfehler: Die Niederspannung wird erst dann als Engpass sichtbar, wenn konkrete Anschlussbegehren gestellt werden, obwohl der Bedarf politisch, kommunal und marktwirtschaftlich längst absehbar war.

Regionalszenarien, Netzausbaupläne und vorgelagerte Netzplanung müssen deshalb Ladeinfrastruktur systematisch berücksichtigen. Relevante Datenquellen sind insbesondere kommunale Ladeinfrastrukturkonzepte, Bauleitplanung, Quartiers- und Gewerbeentwicklungen, GEIG- und EPBD-induzierte Nachrüstbedarfe, Bestands- und Prognosedaten aus Ladeinfrastrukturregistern sowie Marktdaten von CPOs und Projektierern. Diese Daten sollten nicht nur für Großladeparks, sondern ausdrücklich auch für AC- und kleinere DC-Standorte genutzt werden.

Der Planungsgrundsatz sollte lauten: Vorgelagerte Netzebenen sind so zu dimensionieren und zu ertüchtigen, dass der erwartbare Hochlauf in den nachgelagerten Netzebenen nicht zum wiederkehrenden Flaschenhals wird. Vorausschauender Verteilnetzausbau muss nicht nur Erzeugung und Speicher, sondern auch alltägliche Verbrauchsinfrastrukturen der Verkehrs- und Wärmewende einbeziehen.

3.3. Beschleunigung durch zentrale Auskunftsregister und digitale Verfahren

Die mangelnde Transparenz über verfügbare Netzanschlusskapazitäten ist eines der größten praktischen Hemmnisse für den Ladeinfrastrukturausbau. Projektierer und CPOs sehen sich heute mit einer Vielzahl unterschiedlicher VNB-Portale, Formulare, Datenanforderungen, Bearbeitungslogiken und technischer Anschlussbedingungen konfrontiert. Ein rein VNB-individuelles Digitalportal löst dieses Problem nur teilweise; es kann analoge Fragmentierung lediglich in digitale Fragmentierung überführen.

Der charGER e.V. fordert daher ein zentrales Auskunftsregister für Netzanschlusskapazitäten, das bundesweit einheitliche Datenmodelle, Rollen, Schnittstellen und Antwortlogiken verwendet. Es muss auch für alle Netzspannungsebenen belastbare Informationen liefern, ohne sicherheitsrelevante Details kritischer Infrastruktur offenzulegen. Der Zugang kann rollenbasiert und auf verifizierte Marktakteure beschränkt werden.

Für professionelle Marktakteure sollten mindestens folgende Informationen abrufbar sein: verfügbare Anschlussleistung oder Leistungsbandbreite, nächstgelegener geeigneter Netzverknüpfungspunkt, alternative Netzverknüpfungspunkte, Hinweise auf kapazitätslimitierte Bereiche, grundsätzliche Möglichkeit eines flexiblen Netzanschlusses, erwartbare Bearbeitungskorridore und standardisierte technische Mindestanforderungen.

Darüber hinaus müssen Netzanschlussverfahren vollständig digital und möglichst zentralisiert abgewickelt werden. Erforderlich sind einheitliche digitale Antragsformulare, standardisierte Datensätze, maschinenlesbare Statusmeldungen, digitale Nachforderungen, einheitliche Projekt-IDs, API-fähige Schnittstellen für Massenprozesse und bundesweite Rollenmodelle für CPOs, Planer, Installateure, Messstellenbetreiber und Behörden.

Die Maßgaben an IT-Sicherheit sollten ausreichend priorisiert und hoch angesetzt werden um Daten nur in sicheren, legitimierten Räumen verfügbar zu machen. Kapazitätskarten und unverbindliche Netzanschlussauskünfte müssen zwar einerseits praktisch verwertbar sein, müssen andererseits **Sicherheitsinteressen kritischer Infrastruktur** zu berücksichtigen haben. Der charGER e.V. plädiert deshalb für einen geschützten, rollenbasierten Zugang für verifizierte Marktakteure. So kann Informationsbedarf mit KRITIS-Schutz vereinbart werden.

4. Konkrete Änderungsvorschläge

4.1 § 17c EnWG-E: Transparenz auch für Ladeinfrastruktur in der Niederspannung

§ 17c EnWG-E sollte um eine explizite Einbeziehung der Niederspannungsebene, der Umspannebene Mittelspannung/Niederspannung und von Ladeinfrastruktur ab 11 kW ergänzt werden.

> **Formulierungsvorschlag:** „Die Verpflichtung zur Veröffentlichung und zur unverbindlichen Netzanschlussauskunft umfasst für Ladeinfrastruktur im Sinne der Ladesäulenverordnung auch Netzanschlüsse ab einer Anschlussleistung von 11 Kilowatt sowie die Niederspannungsebene und die Umspannebene von Mittelspannung zu Niederspannung.“

4.2 § 17b EnWG-E: Ladeinfrastruktur als priorisierungsfähige Verbrauchsinfrastruktur

Ladeinfrastruktur sollte ausdrücklich als priorisierungsfähige Verbrauchsinfrastruktur anerkannt werden, sofern sie realisierungsreif ist und zur Erreichung gesetzlicher Ausbau-, Klima- oder Verkehrswendeziele beiträgt.

> **Formulierungsvorschlag: „**Bei der Priorisierung nach Absatz 1 und 2 sind insbesondere auch Netzanschlussbegehren für öffentlich zugängliche und halböffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen, soweit diese zur Erreichung gesetzlicher Zielvorgaben für den Ausbau der Elektromobilität beitragen und eine hinreichende Projektierungsreife aufweisen.“

4.3 § 17d EnWG-E: Genehmigungsfiktion für standardisierte Ladeinfrastruktur

Für standardisierte Netzanschlussbegehren von Ladeinfrastruktur in der Niederspannung bis 55 kW sollte eine Genehmigungsfiktion eingeführt werden.

Formulierungsvorschlag: „Für Netzanschlussbegehren von Ladeinfrastruktur an die Niederspannung bis zu einer Anschlussleistung von 55 Kilowatt gilt der Netzanschluss als genehmigt, wenn der Betreiber des Elektrizitätsverteilernetzes nicht innerhalb von acht Wochen nach Eingang vollständiger Unterlagen schriftlich und technisch begründet widerspricht.“

4.4 § 17e EnWG-E: Interoperable digitale Netzanschlussportale

§ 17e EnWG-E sollte sicherstellen, dass digitale Netzanschlussportale nicht nur VNB-individuell existieren, sondern interoperabel sind und professionelle Marktakteure einheitliche digitale Prozesse nutzen können.

Formulierungsvorschlag: „Für Netzanschlussbegehren von Ladeinfrastruktur sind bundesweit einheitliche digitale Datensätze, Prozessschritte, Statusmeldungen und Schnittstellen festzulegen. Die digitalen Netzanschlussportale der Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen müssen interoperabel ausgestaltet sein und eine zentrale oder zentral zugängliche Abwicklung ermöglichen.“

4.5 § 17f EnWG-E: Reservierung auch unterhalb von 135 kW

Auch kleinere Ladeinfrastrukturprojekte benötigen Planungssicherheit. Eine projektfortschrittsgebundene Reservierung sollte für Ladeinfrastruktur bereits ab 11 kW möglich sein.

Formulierungsvorschlag: „Für Netzanschlüsse von Ladeinfrastruktur im Sinne der Ladesäulenverordnung können Reservierungen von Netzanschlusskapazität bereits ab einer Anschlussleistung von 11 Kilowatt vorgesehen werden, sofern Standortverfügbarkeit und ein Umsetzungszeitplan nachgewiesen werden.“

5. Schlussbemerkung

Der charGER e.V. unterstützt die Modernisierung des Netzanschlussrechts ausdrücklich. Das Netzanschlusspaket kann einen wichtigen Beitrag leisten, um knappe Kapazitäten effizienter zu nutzen, Verfahren zu digitalisieren, Transparenz zu schaffen und Investitionssicherheit zu erhöhen. Damit dieses Ziel für den Hochlauf der Elektromobilität erreicht wird, muss der Entwurf jedoch die Niederspannung konsequent einbeziehen.

Der Markthochlauf der Ladeinfrastruktur entscheidet sich nicht allein an großen Ladeparks. Er entscheidet sich in den Verteilnetzen, in der Niederspannung, in Kommunen, Quartieren, Gewerbegebieten und an den alltäglichen Standorten der Nutzerinnen und Nutzer. Wenn das Netzanschlusspaket hier keine klaren Auskunfts-, Digitalisierungs-, Priorisierungs- und Fristenregelungen schafft, bleibt ein wesentlicher Teil der Verkehrswende von analogen und heterogenen Verfahren abhängig.

Der charGER e.V. plädiert deshalb für ein praxistaugliches, kooperatives und beschleunigungsorientiertes Digitalisierungspaket Netzanschluss Ladeinfrastruktur. Netzbetreiber benötigen realistische, sichere und standardisierte Prozesse. CPOs benötigen Transparenz, Fristen, Planbarkeit und diskriminierungsfreien Zugang. Kommunen und Bürgerinnen und Bürger benötigen Ladeinfrastruktur, die rechtzeitig dort entsteht, wo sie im Alltag gebraucht wird.

+++ ENDE STELLUNGNAHME +++

charGER e.V. bringt sich aktiv in die laufende Verbändebeteiligung zum Netzanschlusspaket ein. Ziel ist es, die Interessen unserer Mitglieder einzubringen und die Weiterentwicklung einer zukunftsfähigen Ladeinfrastruktur in Deutschland mitzugestalten bei gleichzeitigem Abwägen des kritisichen Ausbaus an Netz- und Netzanschlusskapazitäten.

charGER e.V. wurde 2025 in München gegründet und vereint Unternehmen, die öffentliche Ladeinfrastruktur entwickeln, betreiben oder digital steuern. Der Verband bringt die Perspektive der Betreiberpraxis in politische und regulatorische Prozesse ein – mit dem Ziel, Verfahren zu beschleunigen, faire Marktbedingungen zu schaffen und den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland nutzerorientiert voranzubringen.

charGER e.V. ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung eingetragen. Bei der Interessenvertretung legt er neben dem anerkannten Verhaltenskodex nach § 5 Absatz 3 Satz 1 LobbyRG, auch zusätzlich die charGER-internen Regelungen im Sinne einer professionellen und transparenten Tätigkeit zugrunde. **Lobbyregisternummer: R007983.**