Stellungnahme des e-Mobility Deutschland e. V. zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie: Gesetz zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts (Stand: Juli 2026)

Netzanschlüsse als Schlüssel zur Verkehrswende sichern – Für einen schnellen, transparenten, investitionssicheren und kosteneffizienten Ausbau der Ladeinfrastruktur

Executive Summary

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur entscheidet wesentlich über das Tempo der Elektrifizierung des Verkehrssektors und die Verkehrswende in Deutschland. Als Verband e-Mobility Deutschland e. V. bündeln wir die Expertise und Innovationskraft von Ladesäulenbetreibern (CPOs), Hardware-Betreibern, Mobilitätsdienstleistern (MSPs) und weiteren zentralen Akteuren der Ladeinfrastruktur. Unsere Mitgliedsunternehmen tätigen hohe Investitionen in den Aufbau eines leistungsfähigen Ladenetzes. Insbesondere die Schnellladeinfrastruktur übernimmt dabei eine tragende Rolle, da sie eine verlässliche Mobilität im Fernverkehr ermöglicht, die Elektrifizierung gewerblicher Flotten unterstützt und das Fundament für den Hochlauf des elektrischen Güterverkehrs bildet.

Mit steigenden Ladeleistungen wächst der Bedarf an leistungsfähigen Netzanschlüssen. Der Zugang zum Stromnetz ist die zentrale Herausforderung für den Ausbau von High-Power-Charging-Standorten (HPC). Bereits heute sehen sich Betreiber mit erheblichen strukturellen Herausforderungen konfrontiert: begrenzte Netzkapazitäten, lange und nur schwer planbare Netzanschlusszeiten sowie mangelnde Transparenz und uneinheitliche Anforderungen der Netzbetreiber verzögern den Ausbau dringend benötigter Ladeinfrastruktur erheblich. In der Folge entstehen signifikante Kostensteigerungen oder Projekte werden letztlich gar nicht erst realisiert, weil ihre wirtschaftliche Tragfähigkeit nicht mehr gewährleistet ist.

Der Referentenentwurf des BMWE zum „Netzanschlusspaket“ vom 16. Juli 2026 verdeutlicht, dass Ladeinfrastruktur beim Zugang zu Netzanschlusskapazitäten mit anderen Projekten konkurriert. Aus Sicht der Branche greift dieser Ansatz an entscheidenden Stellen zu kurz. Damit die Investitionsbereitschaft flächendeckend und marktgerecht in konkrete Ladeinfrastruktur übersetzt werden kann, müssen administrative, strukturelle und finanzielle Hemmnisse dringend abgebaut werden. Der Netzanschluss darf nicht zur Hürde für den Hochlauf der Elektromobilität werden.

Wir fordern daher vom „Netzanschlusspaket“ insbesondere:

- Einen **diskriminierungsfreien und priorisierten Netzzugang** (§ 17b EnWG-E):
  Die öffentliche Schnellladeinfrastruktur muss als kritisches Verkehrsinfrastrukturvorhaben eingestuft werden – dies gilt ausdrücklich auch für die Absicherung der Anschlussfähigkeit in Netzengpassgebieten.
- Bundesweit **einheitliche und digitale Netzanschlussverfahren** (§ 17b, 17c, 17f EnWG-E):
  Wir brauchen im gesamten Prozess deutlich mehr Transparenz und verlässliche Planbarkeit seitens der Netzbetreiber, insbesondere über regional verfügbare Netzkapazitäten.
- **Investitionssichere und verlässliche Anschlusszusagen** (§ 17 Abs. 1a / § 17 EnWG-E):
  Betreiber benötigen verbindliche Regelungen für Kapazitätsreservierungen sowie einen wirksamen Schutz vor nachträglichen Leistungskürzungen.
- **Wirtschaftlich tragfähige und kalkulierbare Kosten** (§ 17 Abs. 2 EnWG (i.V.m. § 24 EnWG / StromNEV):
  Netzanschlusskosten müssen planbar bleiben. Gleichzeitig gilt es, prohibitiv hohe und intransparente Netzentgelte zu vermeiden.
- **Regulatorische Vorteile für netzdienliche Ladeinfrastruktur** (§ 14a, § 17b EnWG-E):
  Flexibilitäten im Betrieb müssen stärker berücksichtigt und belohnt werden.

Mit dem Netzanschlusspaket kann die Bundesregierung die Rahmenbedingungen für den Netzausbau entscheidend verbessern: transparenter, einfacher, schneller und auch kosteneffizienter.

Wir verstehen dieses Positionspapier als konstruktiven Beitrag zum politischen Dialog und stehen bereit, unsere praktische Umsetzungserfahrung aktiv einzubringen. Gemeinsam mit der Politik, der Regulierung, den Netzbetreibern und weiteren Marktakteuren wollen wir einen Rechtsrahmen schaffen, der Investitionen ermöglicht, den Ausbau beschleunigt, Ausbaukosten reduziert und die Klimaziele im Verkehrssektor kosteneffektiv ansteuert. Für einen vertieften fachlichen Austausch stehen wir als e-Mobility Deutschland e. V. jederzeit gerne zur Verfügung.

2. Forderungen zum Netzanschluss nach EnWG

2.1 Öffentliche Schnellladeinfrastruktur als prioritäres Vorhaben anerkennen (§ 17b EnWG-E)

Mit § 17b EnWG-E sollen Netzbetreiber künftig Netzanschlussbegehren nach qualitativen Kriterien priorisieren können, was das bisherige Windhundprinzip aufweicht. Wir begrüßen diesen Übergang zu einem „**First-come, first-ready**"-Ansatz, der die Vergabe von Netzanschlusskapazitäten stärker an der tatsächlichen Projektreife ausrichtet und spekulative Anträge effektiv ausbremst. Rechtlich muss jedoch feststehen: Sobald ein Vorhaben diese Reifegradprüfung erfolgreich durchlaufen hat, muss für die finale Kapazitätszuteilung der chronologische Vorrang des Antrags („**First-come, first-served**") verbindlich geschützt bleiben. Nur so lässt sich verhindern, dass fertig entwickelte Projekte nachträglich verdrängt werden. Ohne eine ausdrückliche gesetzliche Priorisierung öffentlicher Schnellladeinfrastruktur im neuen Zuteilungsregime droht sie gegenüber Industrievorhaben, Rechenzentren oder großen Speicherprojekten ins Hintertreffen zu geraten.

Forderung des e-Mobility Deutschland e. V.:

- In **§ 17b EnWG-E** ist ein eigenständiger Priorisierungstatbestand für **öffentliche Schnellladeinfrastruktur** zu verankern.
- Als Kriterium ist gesetzlich aufzunehmen: „Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor sowie zur Sicherstellung der Ladeinfrastrukturversorgung entlang strategischer Verkehrskorridore und in urbanen Mobilitätsräumen".
- Für strategisch bedeutsame Standorte (TEN-T-Korridore, Autobahnen, urbane Ladehubs sowie Logistik- und Güterverkehrsachsen) sind **gesetzlich abgesicherte Mindestkontingente oder Mindestprioritäten** vorzusehen.

2.2 Investitionssicherheit durch verlässliche Anschlusszusagen gewährleisten (§ 17 Abs. 1a EnWG-E)

Mit dem neuen § 17 Abs. 1a EnWG-E sollen Netzbetreiber berechtigt werden, die vorzuhaltende Anschlussleistung nachträglich auf den höchsten gemessenen Leistungswert der vergangenen drei Jahre zu reduzieren, wenn die vereinbarte Leistung über einen längeren Zeitraum nicht in Anspruch genommen wurde.

Das Ziel, rein spekulative oder dauerhaft ungenutzte Netzanschlusskapazitäten wieder verfügbar zu machen, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Öffentliche Schnellladeinfrastruktur wird langfristig geplant und 15-20 Jahre betrieben, die Kapazitäten werden also für zukünftige Nachfrage ausgelegt. Eine ausschließlich an historischen Lastwerten orientierte Kapazitätsrücknahme setzt in diesem Fall erhebliche Fehlanreize.

Schnellladestandorte werden langfristig geplant und in mehreren Ausbaustufen entwickelt. Die in den ersten Betriebsjahren tatsächlich genutzte Leistung bildet daher häufig nicht den langfristigen Kapazitätsbedarf ab. Zusätzliche Ladepunkte, höhere Ladeleistungen, der Hochlauf der Elektromobilität sowie die Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs erfordern oftmals bereits heute vorgehaltene Netzkapazitäten. Eine nachträgliche Reduzierung zugesagter Anschlussleistungen kann notwendige Erweiterungen erschweren, Investitionen entwerten und den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur verzögern.

Forderung des e-Mobility Deutschland e. V.:

- Der Abbau spekulativer oder dauerhaft ungenutzter Netzanschlusskapazitäten wird grundsätzlich unterstützt.
- Öffentliche Schnellladeinfrastruktur mit nachgewiesenem Ausbaupfad, konkreten Erweiterungsoptionen oder strategischer verkehrlicher Bedeutung darf nicht allein auf Basis historischer Lastwerte Gegenstand einer Kapazitätsrücknahme werden.
- Bei der Anwendung von § 17 Abs. 1a EnWG-E sind insbesondere geplante Standorterweiterungen, zusätzliche Ladepunkte, die Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs sowie nationale und europäische Infrastrukturziele angemessen zu berücksichtigen.
- Eine Anpassung der vorzuhaltenden Anschlussleistung darf nur nach individueller Prüfung und unter Berücksichtigung plausibler Ausbau- und Erweiterungspläne erfolgen.
- Soweit eine Kapazitätsrücknahme ausnahmsweise und im Einvernehmen mit dem Ladesäulenbetreiber erfolgt, sind angemessene Ausgleichsmechanismen vorzusehen, insbesondere ein priorisierter Anspruch auf spätere Leistungserweiterungen sowie Rückerstattung oder Anrechnung bereits bezahlter Leistung.
- Die Mitglieder von e-Mobility Deutschland stehen gerne bereit, einen gemeinsamen Pfad zu identifizieren, wie sowohl die Flexibilität mit ungenutzten Netzanschlusskapazitäten als auch die Planungssicherheit für den langfristigen Betrieb von Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden.

2.3. Netzanschlussprozesse mit zeitgemäßen Informationspflichten modernisieren (§ 17d EnWG-E)

Nach dem aktuellen Entwurf sollen Antragsteller lediglich alle drei Monate über den Stand des Netzanschlussverfahrens unterrichtet werden. Im digitalen Zeitalter ist ein solcher dreimonatiger Informationszyklus mittels unregelmäßiger Standard-E-Mails nicht mehr zeitgemäß. Er behindert die eng getaktete Projekt-, Hardware- und Bauzeitenplanung von CPOs erheblich und wird den Anforderungen moderner Infrastruktur-Großprojekte nicht gerecht. Hier muss das regulatorische Ambitionsniveau deutlich höher liegen.

Forderung des e-Mobility Deutschland e. V.:

- Die gesetzlichen Informationspflichten der Netzbetreiber müssen grundlegend digitalisiert und dynamisiert werden.
- Wir fordern anstelle von rein standardisierten, zeitversetzten Benachrichtigungen eine kontinuierliche, digitale Statusverfolgung des gesamten Anschlussverfahrens in Echtzeit – analog zu modernen Systemen der Sendungsverfolgung in der Logistik.
- Diese Transparenz muss für den Antragsteller direkt über ein digitales Portal einsehbar sein, um tagesaktuelle Planbarkeit bei der Koordinierung von Tiefbaumaßnahmen und Hardwarelieferungen zu gewährleisten und unnötige Verzögerungen bis zur Inbetriebnahme zu verhindern.

2.4 Bundeseinheitliche und digitale Netzanschlussverfahren schaffen (§ 17b, 17c, 17f EnWG-E)

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgt bundesweit. Wenn Verteilnetzbetreiber Priorisierung, Fristen, Datenformate und Nachweise jeweils unterschiedlich ausgestalten, entsteht ein teurer, zeitraubender Flickenteppich, der Investitionsentscheidungen erschwert und die Umsetzung deutlich verzögert. Zwar wurden bereits mit der Einführung der Technischen Anschlussbedingungen für die Mittelspannung (2025) erste Schritte unternommen, allerdings fußen diese Standards auf den überholten Regelungen der Technischen Anschlussregel (TAR) und erlauben weiterhin Abweichungen, von denen nach wie vor eine Vielzahl der Netzbetreiber Gebrauch macht. Die Selbstregulierung der Netzbetreiber funktioniert in der Praxis daher nur begrenzt. Die Vereinheitlichung, Standardisierung und Digitalisierung der Netzanschlussverfahren sollten vom Gesetzgeber regulativ angegangen werden.

Forderung des e-Mobility Deutschland e. V.:

- Die Bundesnetzagentur ist zu ermächtigen oder zu verpflichten, **bundesweit einheitliche** Maximalanforderungen durch Netzbetreiber für Antragsunterlagen, Bearbeitungsfristen, Priorisierungskriterien, Nachweis- und Informationspflichten und Kapazitätsreservierungen festzulegen.
- Es ist ein **standardisiertes digitales Antragssystem** mit harmonisierten technischen Eingabefeldern und Datenformaten einzuführen, um einen effizienten und skalierbaren Ausbau zu ermöglichen. Das Netzanschlusspaket sollte umfassende Anforderungen im EnWG festschreiben, damit einheitliche und digitale Verfahren bei den mehr als 850 Verteilnetzbetreibern in Deutschland auch tatsächlich erreicht werden.

2.5 Transparenz über Netzkapazitäten deutlich erhöhen (§ 17c EnWG-E)

Investitionen benötigen Planungssicherheit. Projektentwickler müssen bereits in frühen Planungsphasen erkennen können, ob ein Standort grundsätzlich anschlussfähig ist. Eine digitale „Netzampel", wie sie aus den Niederlanden bekannt ist, würde Fehlplanungen reduzieren, Investoren Sicherheit geben und Netzbetreiber durch automatisierte Vorprüfungen entlasten.

Forderung des e-Mobility Deutschland e. V.:

- Verpflichtung der Netzbetreiber in § 17c EnWG-E zur Bereitstellung **digitaler Kapazitätsinformationen**, die verfügbare und reservierte Kapazitäten, geplante Netzausbauvorhaben sowie perspektivisch verfügbare Leistungen ausweisen.
- Bereitstellung von **indikativen Anschlusszeiträumen**, regionalen Engpassindikatoren und einer verständlichen Klassifizierung der Anschlusswahrscheinlichkeit.
- Einführung eines verbindlichen Vorab-Scopings mit klar definierten Prüfkriterien, das belastbare Aussagen zu technischer Anschlussfähigkeit, voraussichtlicher Anschlussdauer und Kostenspannen liefert.

2.6 Netzkapazitäten für reale Infrastrukturprojekte sichern (§ 17a, § 17f EnWG-E)

Schnellladeprojekte werden in mehreren Stufen entwickelt (Flächensicherung, Genehmigung, Netzanschluss), die nicht immer synchron verlaufen. Die Regelungen in § 17f EnWG-E müssen sicherstellen, dass Kapazitäten für umsetzungsreife Projekte zur Verfügung stehen und klar zwischen spekulativen Begehren und seriösen Vorhaben unterschieden wird. Zu starre Reifegradkriterien oder unverhältnismäßig hohe Kautionen dürfen den Ausbau nicht unnötig erschweren.

Forderung des e-Mobility Deutschland e. V.:

- Berücksichtigung der spezifischen mehrstufigen Projektlogik von Ladeinfrastrukturprojekten.
- Für öffentliche Schnellladeinfrastruktur sind **angemessene Reservierungsfristen**, stufenweise Nachweispflichten entlang des Projektfortschritts und **verhältnismäßige Sicherheiten/Kautionen** vorzusehen.

2.7 Netzdienliche Ladeinfrastruktur regulatorisch fördern (§ 17 Abs. 2a / 2b EnWG-E)

Ladeinfrastruktur kann einen aktiven Beitrag zur Stabilisierung der Stromnetze leisten. Moderne HPC-Standorte werden zunehmend mit Batteriespeichern, erneuerbaren Energieanlagen und intelligentem Lastmanagement kombiniert, um Netzspitzen zu glätten. Der bisherige Entwurf adressiert das Thema Co-Location, hebt die Potenziale aber noch nicht ausreichend hervor.

Forderung des e-Mobility Deutschland e. V.:

- Der Entwurf muss HPC-Standorte mit **Speicher-, EE-Integration und Lastmanagement** ausdrücklich als **netzdienliche Konfiguration** anerkennen.
- Solche hybriden Standorte sollen bei Anschlussprüfung und Kapazitätszuteilung regulatorisch **begünstigt bzw. bevorzugt** behandelt werden. Lastmanagement und Speicherintegration sind bei der Bemessung der Anschlussleistung anzurechnen.

2.8 Anschlussfähigkeit auch in Netzengpassgebieten sicherstellen (§ 14 Abs. 1d EnWG-E)

Nach § 14 EnWG-E sollen engpassbelastete Regionen als kapazitätslimitierte Netzgebiete ausgewiesen werden können. Engpässe treten jedoch häufig genau dort auf, wo der Ladebedarf am höchsten ist – an strategischen Verkehrsachsen, in Ballungsräumen und an Logistikstandorten. Die Einführung solcher Gebiete darf nicht dazu führen, dass Ladeinfrastrukturprojekte verdrängt werden. Die Verkehrswende darf nicht an regionalen Netzengpässen scheitern.

Forderung des e-Mobility Deutschland e. V.:

- In **§ 14 EnWG-E** ist klarzustellen, dass öffentliche Schnellladeinfrastruktur auf strategischen Verkehrsachsen und in urbanen Mobilitätszentren **grundsätzlich anschlussfähig** bleiben muss.
- Es sind transparente Kriterien für die Ausweisung kapazitätslimitierter Gebiete, verbindliche Netzausbauperspektiven für betroffene Regionen sowie die Sicherstellung ausreichender Kapazitäten (z.B. durch ein **gesondertes Mindestkontingent**) vorzusehen.