

Stellungnahme zum Arbeitsentwurf der Abteilung III des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz **Beschleunigung von Netzanschlüssen**

Berlin, Mai 2024

1. Allgemein

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint etwa 650 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 780.000 Menschen 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. Als Automobilindustrie bekennen wir uns ausdrücklich zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Im Einklang mit den Zielen des europäischen Green Deals unterstützt die Automobilindustrie somit das Ziel, Europa bis spätestens 2050 klimaneutral zu gestalten.

2. Vorbemerkung

Die **Ladeinfrastruktur** ist essenziell für das Gelingen der E-Mobilität. Das Laden muss zu jeder Zeit und an jedem Ort schnell und einfach möglich sein. Doch im Ausbau der Ladeinfrastruktur besteht weiterhin Nachholbedarf: In rund zwei Fünftel aller Gemeinden gibt es noch keinen öffentlichen Ladepunkt und in drei Viertel aller Gemeinden ist noch kein Schnellladepunkt installiert.

Für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur kommt den **Stromnetzen** eine Schlüsselrolle zu. Aktuell sind die deutschen Stromnetze für die Herausforderungen der Energiewende und den Hochlauf der E-Mobilität aktuell nicht gerüstet. Die Kapazität der deutschen Stromnetze wird sich in wenigen Jahren verdoppeln müssen,

um den Anteil der erneuerbaren Energien auf 80 Prozent zu steigern und mehrere Millionen E-Fahrzeuge zu jeder Zeit zuverlässig mit Strom zu versorgen.

In Zukunft werden die Netzbetreiber jedes Jahr mehrere Millionen **Netzanschlussbegehren** für Ladepunkte, Energie- und Speicher-Anlagen und Wärmepumpen bearbeiten müssen. Doch bereits heute kommen die Netzbetreiber zunehmend an ihre Grenzen. Immer häufiger kommt es zu Verzögerungen; die Netzanschlüsse werden zunehmend als entscheidendes Hemmnis beim Ausbau der Ladeinfrastruktur und damit dem Hochlauf der Elektromobilität identifiziert.

3. Zum BMWK-Arbeitsentwurf zur Beschleunigung von Netzanschlüssen

Um die Netzanschlüsse zu beschleunigen, hat das BMWK einen sogenannten „Branchendialog Netzanschluss“ initiiert. In diesem Rahmen wurden zahlreiche konkrete Maßnahmen diskutiert, darunter die Vereinheitlichung von Anschlussbedingungen, digitale Antragsverfahren und verbindliche Bearbeitungsfristen. Der VDA begrüßt, dass mit dem vorliegenden Arbeitsentwurf nun einige der diskutierten Maßnahmen umgesetzt werden sollen.

1. Rückmeldefristen im Netzanschlussverfahren (§ 17 Absatz 5, Absatz 6 EnWG, § 18 Absatz 4 EnWG, §21a EnWG; § 8 EEG)

Mangels verbindlicher Fristen warten die Projektierer oft mehrere Monate auf die Rückmeldung des Netzbetreibers zu ihrem Netzanschlussbegehren. Erhebliche Verzögerungen bei der Projektumsetzung sind die Folge. Die geplante Einführung gesetzlicher Fristen für die Bearbeitung von Netzanschlussbegehren wird vor diesem Hintergrund ausdrücklich begrüßt.

Die vorgeschlagene Rückmeldefrist von maximal acht Wochen, innerhalb derer die Netzbetreiber das Netzanschlussbegehren und die Netzverträglichkeit verbindlich zu prüfen haben, erscheint sachgerecht. Allerdings muss sichergestellt sein, dass diese Frist seitens der Netzbetreiber auch verlässlich eingehalten wird. Die Erfahrung lehrt, dass bestehende Fristen im EnWG seitens der Netzbetreiber regelmäßig nicht eingehalten werden. Um die Verlässlichkeit der gesetzlichen Fristen zu erhöhen, sollte ergänzend zur Einführung gesetzlicher Fristen auch eine Genehmigungsfiktion eingeführt werden: Bleibt eine Rückmeldung länger als acht Wochen nach vollständigem Eingang aller notwendigen Unterlagen aus, gilt ein Netzanschlussbegehren als genehmigt. Alternativ könnten bei regelmäßigen Fristübertretungen auch Pönalen eingeführt werden.

2. Unverbindliche Netzanschlusssauskunft (§ 14e Absatz 2a, § 17a EnWG)

Die Bewertung von möglichen Ladestandorten hinsichtlich der Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit wird aktuell dadurch erschwert, dass Informationen zum nächsten Netzverknüpfungspunkt, der verfügbaren Netzkapazität und etwaigen Kosten für den Netzanschluss für den Projektierer nicht ohne Weiteres verfügbar sind. Eine individuelle Netzanschlussanfrage ist ebenso aufwendig wie langwierig, da die Rückmeldungen der Netzbetreiber teils Monate in Anspruch nehmen. Die geplante Einführung einer unverbindlichen Netzanschlusssauskunft wird vor diesem Hintergrund ausdrücklich begrüßt. Es erleichtert den Ausbau der Ladeinfrastruktur erheblich, wenn verfügbare Netzkapazitäten und mögliche Anschlussleistungen im Rahmen eines standardisierten Verfahrens abgefragt werden können.

Neben der mangelnden Kenntnis über verfügbare Netzkapazitäten erschweren auch die bis heute analogen Antragsverfahren und das Dickicht an unterschiedlichen Anforderungen der 870 Verteilnetzbetreiber weiterhin den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die Beschleunigung der Netzanschlüsse erfordert aus Sicht des VDA eine umfassendere und zielbildorientierte Prozessoptimierung. Die Einführung einer unverbindlichen Netzanschlussauskunft über die Internetseite des Netzbetreibers kann daher nur ein erster Schritt auf dem Weg hin zu digitalen Netzkarten und einem bundesweit einheitlichen, digitalen Antragsverfahren darstellen. Die technischen Anforderungen müssen daher möglichst bald bundesweit einheitlich gestaltet werden. Zudem sollte eine Antragsstellung künftig verpflichtend und bei allen Netzbetreibern über eine einzelne, bundesweit einheitliche digitale Plattform möglich sein. Die bereits bestehende, gemeinsame Internetplattform der VNB könnte dazu weiter ausgebaut werden.

3. Weitere Aspekte

Grundsätzlich weist der VDA darauf hin, dass der BMWK-Arbeitsentwurf zur Beschleunigung von Netzanschlüssen nur einen Teil der im Rahmen des Netzanschluss-Gipfels im BMWK vom 16. April diskutierten Vorschläge enthält. Aus Sicht der Automobilindustrie sind im Branchendialog Netzanschlüsse insbesondere vier Aspekte unzureichend berücksichtigt geblieben:

- Bidirektionales Laden: Beim Netzanschluss von Ladeinfrastruktur ist zu beachten, dass diese in Zukunft teilweise bidirektional betrieben werden soll. Die technischen Anschlussregeln (TAR) des VDE FNN enthalten bislang jedoch keinerlei konkrete Vorgaben für das bidirektionale Laden. Der Netzanschluss bidirektionaler Ladeeinrichtungen ist daher de facto nicht bzw. nur im absoluten Ausnahmefall und nach individuellen „Verhandlungen“ mit dem Netzbetreiber möglich. Die TAR sollten daher frühzeitig um praxismgerechte Netzanschlussbedingungen für bidirektionale Ladeeinrichtungen erweitert werden.
- Initiales Ladenetz Lkw: Die im Branchendialog diskutierten Vorschläge zur Beschleunigung von Netzanschlüssen beschränken sich auf die Nieder- und die Mittelspannung. Das Ladenetz für E-Lkw wird in vielen Fällen einen Anschluss an die Hochspannung erfordern, wo die Planungs- und Umsetzungszeiträume besonders zeitintensiv sind und bis zu zehn Jahre in Anspruch nehmen können. Im weiteren Prozess sollten daher insbesondere auch solche Maßnahmenvorschläge diskutiert werden, mit denen Netzanschlüsse in der Hochspannung beschleunigt werden können.
- Masterplan Ladeinfrastruktur II: Um das Ausbautempo bei Ladeinfrastruktur und Stromnetzen zu erhöhen und die Bereitstellung der erforderlichen Netzanschlüsse zu beschleunigen, werden weitere Maßnahmen erforderlich sein. In diesem Sinne sollten auch die Vorschläge aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur II prioritär und ohne weiteren zeitlichen Verzug umgesetzt werden. Dies betrifft unter anderem Ladeinfrastruktur-Nebenanlagen, die (etwa: Überdachungen, Transformatoren) in der Bauordnung verfahrensfrei gestellt werden.
- Digitalisierung der Stromnetze: Bereits heute könnten Netzanschlussbegehren schneller und in größerer Anzahl bewilligt werden, wenn die Netzbetreiber die

tatsächliche Auslastung ihrer Netze zu jeder Zeit nachvollziehen könnten. Untersuchungen zufolge lassen sich durch Digitalisierung in 50 Prozent der Netze 30 Prozent der Kosten sparen. Trotzdem sind die Netzbetreiber in der Niederspannung heute noch blind.

Ansprechpartner:

Andreas Rade

Geschäftsführer Bereich Politik & Gesellschaft

Götz Schneider

Abteilungsleiter Verkehr & Transport; Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

goetz.schneider@vda.de

Loïc Geipel

Referent für Klima und Energiepolitik

loic.geipel@vda.de

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand Mai 2024

Registrierter Interessenvertreter - R001243