

Netzanschlusskapazitäten für öffentliche Ladeinfrastruktur sichern:

Praxisgerechte Bedingungen zu punktebasierten Zuteilungsmodellen und flexiblen Netzanschlussvereinbarungen der Verteilnetzbetreiber – Gegen Diskriminierung, Zerstückelung und Investitionsblockaden

1. Ausgangslage

Die zuverlässige Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaftsverkehr mit Ladeenergie ist ein zentraler Pfeiler der öffentlichen Daseinsvorsorge und die Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Mobilitätswende. Spezialisierte Ladeinfrastrukturbetreiber (Charge Point Operators, CPOs) sowie etablierte Tankstellenbetreiber investieren derzeit in erheblichem Umfang in den flächendeckenden Aus- und Aufbau von Schnelllade-Hubs (High-Power-Charging, HPC) an Fern- und Regionalverkehrsknoten. Dieser Ausbau transformiert bestehende Standorte zu verkehrsträgerübergreifenden Energiehubs und sichert die zukunftsfähige Versorgung der Fahrzeughalter. Angetrieben von dynamisch steigenden E-Auto-Zulassungen und verbindlichen gesetzlichen Rahmenbedingungen – wie der europäischen AFIR-Verordnung, dem deutschen Schnellladegesetz und den Vorgaben des Deutschlandnetzes – verlagert sich die zentrale Herausforderung der Transformation zunehmend von der Hardware-Bereitstellung auf die Netzintegration. **Der rechtzeitige und verlässliche Zugang zu Netzanschlusskapazitäten ist zum entscheidenden Nadelöhr für die Realisierung und Wirtschaftlichkeit von Ladeparkprojekten geworden.**

Vor dem Hintergrund lokaler Kapazitätsengpässe vollziehen zahlreiche Verteilnetzbetreiber (VNB) derzeit eine grundlegende Systemumstellung, die bereits ab sofort gilt. Die Umstellung wurde einseitig ohne Einbeziehung der Akteure vollzogen. Das bisherige Prioritätsprinzip („Windhund-Verfahren“), bei dem Anträge fortlaufend nach Eingangsdatum bearbeitet werden, wird zunehmend durch stichtagsbezogene Zuteilungsverfahren und eigenständige Punktbewertungsmodelle ersetzt. Des Weiteren gibt es flexible Netzanschlussverfahren (FCAs), wonach den Anschlusspetenten nur eine deutlich geringe Kapazität von beispielsweise 50 kW für einen gesamten Ladepark zugeteilt werden kann. Die Abkehr vom Windhundprinzip erfolgt aus dem nachvollziehbaren Bestreben der VNB, knappe Netzkapazitäten bevorzugt an fortgeschrittene Projekte zu vergeben. In der Praxis beobachten wir jedoch, dass manche VNB das Verfahren umstellen, ohne dass ein tatsächlicher Kapazitätsengpass nachgewiesen ist. In der praktischen Ausgestaltung führen heterogene Kriterienkataloge, bei denen Ladeinfrastrukturbetreiber benachteiligt werden, und starre Vergabe-Zeitfenster sowie Vergaben nur ein- oder zweimal pro Jahr jedoch zu gravierenden Fehlanreizen. Sie bedingen Verfahrensverzögerungen von 1,5 bis 2 Jahren pro Standort bzw. machen den Betrieb eines Schnellladeparks gar unmöglich. Für die investierenden Betreiber entstehen dadurch erhebliche Planungs- und Finanzierungsunsicherheiten, die den Fristablauf von Baugenehmigungen, Standortverträgen und Förderprojekten provozieren und den Ausbau der Elektromobilität in Deutschland substanziell hemmen. Diese Verzögerungen gefährden massiv die europäische AFIR-Zielerreichung, provozieren den Verfall bereits bewilligter staatlicher Fördermittel und führen zu einem fatalen Investitionsstau.

2. Analyse der Zuteilungskriterien und praxisbezogenen Herausforderungen

Die Auswertung aktueller Handlungsempfehlungen und regionaler Praxismodelle zur Kapazitätsvergabe verdeutlicht sechs zentrale strukturelle Reibungspunkte mit den realen Entwicklungs- und Bauabläufen von Schnellladeparks und Mobilitätshubs:

1. **Inkompatibilität mit üblichen Realisierungszyklen:** Stichtagsbezogene Jahres- oder Halbjahreszyklen führen im ungünstigsten Fall dazu, dass Antragsteller bis zu 12 Monate allein auf die Rückmeldung warten müssen, ob eine Kapazität zugeteilt wird. Zusammen mit den anschließenden Netzausbauzeiten summiert sich die Verzögerung auf bis zu zwei Jahre. Dies steht im Widerspruch zu branchenüblichen Projektierungszeiträumen von 15 bis 18 Monaten von der Standortakquise bis zur betriebsbereiten Inbetriebnahme. Diese künstliche Verzögerung konterkariert zudem direkt die Zielsetzung des im Juni 2026 verabschiedeten BDEW-Musterwortlauts zur TAB Mittelspannung, der durch verfahrenstechnische Harmonisierung und partnerschaftliche Zusammenarbeit explizit auf eine Beschleunigung der Netzanschlussprozesse ausgerichtet ist.
2. **Anforderungen an die Übergabestation im Frühstadium:** Zuteilungsmodelle prämiieren den Nachweis bereits verbindlich bestellter Transformatoren oder Kundenstationen mit hohen Punktzahlen. Da Übergabestationen strikt an die

spezifischen Technischen Anschlussbedingungen (TAB) des jeweiligen Netzbetreibers angepasst werden müssen, bestellen Betreiber diese Hardware regelhaft erst nach verbindlicher Zuteilung der Netzkapazität. Ein Nachweis vor Netzzusage ist betriebswirtschaftlich und technisch kaum darstellbar.

3. **Zielkonflikt beim Genehmigungsstand:** Punkteverfahren verlangen häufig das Vorliegen vollziehbarer Baugenehmigungen. Baugenehmigungsverfahren dauern durchschnittlich acht bis zwölf Monate und sind befristet. Sie ohne gesicherte Netzzusage einzuleiten, stellt ein hohes finanzielles Risiko dar und erhöht zugleich die Arbeitslast der Behörden. Zudem verkennt das Kriterium die Realität moderner Schnellladeparks: Leistungsstarke HPC-Standorte umfassen regelmäßig genehmigungspflichtige Begleitmaßnahmen (Überdachung, Werbeanlagen, Entwässerungskonzepte, Schallschutzprüfungen etc.). Besondere Fehlanreize entstehen dort, wo minimalistische Einzelaufstellungen von Ladesäulen verfahrensfrei bleiben und mehr Punkte erzielen, während qualitativ hochwertige Mobilitätshubs systembedingt benachteiligt werden. Dies erzeugt einen ungewollten Fehlanreiz zulasten der Aufenthalts- und Bauqualität.
4. **Fehlanreiz bei der zeitlichen Antragsstellung:** Die frühzeitige Einreichung von Netzanschlussbegehren ist essenziell für eine vorausschauende Netzplanung und wird von den Betreibern ausdrücklich befürwortet. Die Bepunktung von „Frühzeitigkeit“ in Kombination mit festen Stichtagen verleitet Antragsteller allerdings dazu, Netzanschlussbegehren bewusst zurückzuhalten, um vor dem Stichtag Punkte bei anderen Reifegradkriterien anzusammeln. VNB müssen das Nachreichen von Reifegradnachweisen während des laufenden Sammelzeitraums ermöglichen. Ohne diese Nachreichmöglichkeit blockiert das Modell den kontinuierlichen Informationsfluss und konterkariert das Ziel einer vorausschauenden Netzplanung.
5. **Einschränkungen durch flexible Netzanschlussvereinbarungen (Last-FCA):** In einzelnen Netzgebieten wird Kapazität zunehmend nur auf Basis flexibler Netzanschlussverträge angeboten, bei denen lediglich eine geringe Minimallast (z. B. 50 bis 100 kW pro Standort) fest garantiert wird. Standorte unter solchen Konditionen sind für CPOs wirtschaftlich nicht umsetzbar. Der Aufbau eines Schnellladestandorts erfordert typischerweise erhebliche Investitionen, deren Höhe insbesondere von Standort, Netzanschlussbedarf, Ladeleistung, Grundstückssituation und Umfang der Infrastruktur abhängt. In Verbindung mit langfristigen Pachtvertragslaufzeiten von deutlich über 10 Jahren sind verlässliche Rahmenbedingungen für die verfügbare Anschlussleistung eine zentrale Voraussetzung für Investitions- und Finanzierungsentscheidungen. Unkalkulierbare Drosselungsvorbehalte entziehen den Vorhaben jegliche Bankfähigkeit. Da CPOs dem natürlichen Monopol der VNB alternativlos ausgeliefert sind, hemmt diese Übertragung von Abregelungslogiken den schnellen Infrastrukturausbau und verhindert sinkende Ladepreise für Verbraucher.
6. **Regionale Fragmentierung und administrative Zersplitterung:** Da Netzbetreiber eigenständige Schwellenwerte (zwischen 135 kW, 950 kW und 3,5 MVA), abweichende Vergabefrequenzen und unterschiedliche Kautionen (teils bis zu 1.500 €/MW) etablieren,

entsteht ein heterogener Antragsteppich. Dieser erhöht den administrativen Aufwand für bundesweit tätige Unternehmen erheblich und erzeugt unnötige Zusatzkosten, die letztlich den Hochlauf hemmen.

Ein Beispiel typischer Bepunktungsstrukturen und der daraus resultierenden Umsetzungshürden findet sich im Anhang dieses Papiers.

3. Rechtliche & Regulatorische Schlussfolgerungen

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur an Tankstellen und Ladeparks erfüllt gesetzliche Versorgungsaufträge, sichert die Mobilität der Bevölkerung. Sie ist bei Kapazitätsengpässen zwingend als **wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge** zu behandeln, um eine benachteiligende Entkopplung gegenüber anderen Verbrauchergruppen zu vermeiden. Durch die europäischen Vorgaben der AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) sowie das nationale Schnellladegesetz unterliegen Betreiber verbindlichen Ausbau- und Versorgungsfristen. Aus § 17 Abs. 1 EnWG folgt das **Gebot der Transparenz und Diskriminierungsfreiheit**. Bewertungs- und Vergabeverfahren dürfen Betreibergruppen nicht aufgrund branchenüblicher Beschaffungs- und Planungsprozesse strukturell benachteiligen oder die Erfüllung dieser europarechtlichen Vorgaben vereiteln.

Zur Wahrung der Rechtssicherheit müssen schriftlich bestätigte Kapazitätszusagen uneingeschränkten Bestandsschutz genießen und anhängige Altanträge über faire Übergangsregelungen unter Anrechnung des ursprünglichen Eingangsdatums überführt werden. Schließlich verpflichtet der **Harmonisierungsauftrag des Netzzanschlusspakets** (§ 17f EnWG-E) zur Erarbeitung bundesweit einheitlicher Reservierungsregeln, weshalb regionale Sonderwege vermieden und Verfahren frühzeitig an künftigen Bundesstandards ausgerichtet werden müssen.

4. Die 8 Kernforderungen des e-Mobility Deutschland e.V.

1. **Verbindlicher Schutz von Altanträgen:** Bundesweiter Schutz aller bereits schriftlich kommunizierten Zusagen über eine Regelung im Netzzanschlusspaket sowie Anrechnung des ursprünglichen Eingangsdatums bei Altanträgen im Rahmen des Frühzeitigkeitskriteriums.
2. **Bedarfsgerechte Vergabefrequenzen (Zweimonats-Turnus):** Um künstliche Verzögerungen von bis zu zwei Jahren zu verhindern, fordern wir eine bundesweit verbindliche Mindestfrequenz für Netzzanschluss-Vergabeverfahren von sechs Durchläufen pro Jahr (Zweimonats-Turnus). Mindestens muss ein quartalsweiser Rhythmus mit kontinuierlicher Antragsannahme und rollierender Punkteanrechnung garantiert werden, um einen stetigen Informationsfluss an die VNB sicherzustellen. Zudem müssen verbindliche Bearbeitungsfristen verankert werden. Nach Stichtagsende hat der VNB das Ergebnis der Kapazitätsprüfung innerhalb von maximal sechs bis acht Wochen mitzuteilen.

3. **Berücksichtigung des gesetzlichen Versorgungsauftrags (§ 17b EnWG-E):**
Öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur muss im Rahmen des EnWG als prioritärer Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge anerkannt und vor nachrangigen kommerziellen Nutzungen geschützt werden. Um breitenwirksamen Projekten bürokratische Hürden zu ersparen, fordern wir einen bundesweit einheitlichen Schwellenwert von mindestens 2 MVA. Bis zu dieser Leistungsgrenze müssen Netzanschlussbegehren weiterhin im unbürokratischen Prioritätsprinzip („Windhund-Verfahren“) bearbeitet werden. Dem deutlich höheren Kapazitätsbedarf des schweren Güterverkehrs (HDV/MCS) muss hierbei durch analog höhere Leistungsschwellen (z. B. 5 MVA) Rechnung getragen werden, um LKW-Ladeparks nicht durch unpassende PKW-Kriterien zu blockieren.
4. **Verlässliche Last-FCA nur bei nachgewiesenem Engpass und als Hochlaufmodell:**
Flexible Netzanschlussvereinbarungen dürfen von VNB nicht prophylaktisch als neuer Standard missbraucht werden. Wir fordern im Zuge des Netzanschlusspakets (§ 17a, § 17b EnWG-E) vom BMWi und der BNetzA die Klarstellung, dass FCAs ausschließlich auf Fälle mit transparent nachgewiesenen Netzeinschränkungen beschränkt bleiben und das Recht auf Netzanschluss nach § 17 EnWG nicht aufweichen dürfen. Kommt ein Last-FCA zur Anwendung, muss er als freiwilliges Instrument zur Beschleunigung dienen – mit einer garantierten, bedarfsgerechten Mindest-Basisleistung ab Inbetriebnahme und vertraglich verbindlich terminierten Hochlaufpfaden parallel zum Netzausbau.
5. **Gestuftes Reifegradmodell statt Vollnachweisen bei Antragstellung:** Um Spekulationsanträge wirksam zu verhindern, ohne realisierbare Projekte zu blockieren, fordern wir ein bundesweit einheitliches, zweistufiges Reifegradmodell:
 - **Stufe 1:** Für die Erstreservierung genügen praxisgerechte Mindestnachweise, die eine ernsthafte Projektierungsabsicht belegen, ohne unmögliche Vorinvestitionen zu verlangen:
 - *Flächensicherung:* Eine Vollmacht oder Absichtserklärung des Grundstückseigentümers (da Eigentümer bei bis zu einjährigen Antragsfenstern keine Mietverträge ohne gesicherte Netzzusage eingehen).
 - *Technisches Konzept:* Eine Vorplanung auf Niveau der HOAI-Phase 2.
 - *Behördenbefassung:* Eine nachgewiesene Grundlagenermittlung (z. B. Einholung von Sparten- und Kampfmittelauskünften, B-Plan-Prüfung oder dokumentierter Behördenkontakt). Diese Auskünfte zeigen die reale Umsetzbarkeit am Standort auf, ohne Behörden mit verfrühten Baugenehmigungsverfahren zu belasten.
 - *Reservierungsdauer:* Mit der vorläufigen Zuteilung muss eine verbindliche Reservierungsdauer von 12 bis 18 Monaten einhergehen, damit Betreiber die weiteren Nachweise rechtssicher erbringen können.
 - **Stufe 2:** Höhere Reifegradpunkte dürfen erst nach gelungener Erstreservierung oder über Nachreichfristen bis zum Stichtag gefordert werden. Hierzu zählen eingereichte Bauanträge oder Bauvoranfragen, Entwurfsplanungen, Single-Line-Diagramme

- (SLD) gemäß VDE-AR-N 4110 sowie verbindliche Angebote für Übergabestationen (anstelle von unzumutbaren Kaufverträgen).
6. **Praxisgerechte Korrektur der Bewertungskriterien:** Die BNetzA muss im Zuge des Netzanschlusspakets eigenmächtige, fehlerhafte Punktesysteme der VNB untersagen und einheitliche, diskriminierungsfreie Bewertungskriterien festlegen. Hierbei sind die Formalanforderungen beim Genehmigungskriterium abzusenken (z. B. Anrechnung des eingereichten Bauantrags statt der finalen Genehmigung). Zudem muss die technische Bearbeitung durch den VDE FNN strikt an standardisierten Anschlusskonzepten gemäß VDE-AR-N 4110 anstelle vorzeitiger Transformatoren-Kaufverträge ausgerichtet werden. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) übernimmt hierbei die Monitoring-Funktion.
 7. **Transparenz und Verschriftlichung von Verfahrensregeln:** Zusagen wie die kontinuierliche Antragsannahme (zur Wahrung von Frühzeitigkeit) sowie Fristen zum Nachreichen von Unterlagen müssen verbindlich festgeschrieben und in den digitalen Portalprozessen (§ 17e EnWG-E) abgebildet und als bundesweit einheitlicher Musterwortlaut in der TAB Mittelspannung verankert werden.
 8. **Bundesweit harmonisierte Standards und zentrale Transparenzplattform (§ 17c, § 17f EnWG-E):** Einheitliche Schwellenwerte, standardisierte Kriterien und monatlich aktualisierte digitale Kapazitätskarten entfalten ihre Wirkung nur durch zentrale Bündelung. Wir fordern im Rahmen der digitalen Portalprozesse (§ 17e EnWG-E) die Etablierung einer zentralen bundesweiten Transparenzplattform. Darüber müssen neben den Kapazitätskarten auch die konkreten Vergabeverfahren, Reifegradkriterien, Fristen und Ansprechpartner aller VNB einheitlich und barrierefrei abrufbar sein. Zum Nachweis der Nichtdiskriminierung müssen VNB zudem nach jeder Vergabe ein anonymisiertes Ranking veröffentlichen, das die erzielten Punktzahlen und Zuteilungsgründe für alle Antragsteller transparent macht.

Um die skizzierten Hürden pragmatisch und schnell aufzulösen, darf es kein Gegeneinander von Netz- und Ladeinfrastrukturbetreibern geben. Der e-Mobility Deutschland e.V. fordert daher die Einberufung eines „Runden Tisches Netzanschluss“ unter der neutralen Moderation der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (NOW/NLL).

Ziel muss es sein, noch vor Inkrafttreten des Netzanschlusspakets eine verbindliche, praxistaugliche Einigung zwischen der Branche und den Verteilnetzbetreibern zu erzielen, um den Ausbau der Elektromobilität lückenlos fortzusetzen.

Anhang: Beispielhafte Übersicht zur Systematik bisheriger Punktebewertungsmodelle

Zur sachlichen Information zeigt die folgende Übersicht eine typische Bepunktungsstruktur regionaler Handlungsempfehlungen (am Beispiel des VfEW-Kriterienkatalogs) und die damit verbundenen Bewertungshürden für Betreiber:

Kriterium & Max.-Punkte	Bewertungsstufen	Praxisbezogene Anmerkung / Hürde
Übergabestation (max. 15 Punkte)	• Kaufvertrag/Liefertermin (15 Pkt.) • Verbindliches Angebot (8 Pkt.) • Unverbindliche Anfrage (3 Pkt.)	Kaufverträge werden erst nach Netzzusage geschlossen. Punkte vorab unerreichbar.
Genehmigungsstand (max. 19 Punkte)	• Baugenehmigung/Freiheit (19 Pkt.) • Antrag eingereicht (10 Pkt.) • Voranfrage (5 Pkt.)	Nicht-überdachte Säulen sind genehmigungsfrei (19 Pkt.), überdachte Hubs genehmigungspflichtig (0 Pkt.).
Flächensicherung (max. 16 Punkte)	• Eigentum/Grundbuch (16 Pkt.) • Dienstbarkeit (12 Pkt.) • Mietvertrag (8 Pkt.)	Erfordert frühzeitige vertragliche Bindung der Standorte.
Ortsgebundenheit / Synergien (max. 34 Punkte)	• Standortgebundenheit (34 Pkt.) • Gewerbe/Industrie (15 Pkt.) • Sonstige (0 Pkt.)	Prämiert bestehende Synergien und standortspezifische Anbindungen.
Frühzeitigkeit (max. 16 Punkte)	• Nach Dauer des vorliegenden Anschlussbegehrens	Kann zur verzögerten Antragstellung verleiten, um Reifepunkte zu sammeln.