

Stellungnahme

zur Öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestages am 7. Oktober 2026 zu Vorlagen zum Netzanschlusspaket – hier: Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts zur Synchronisierung des Anlagenzubaues mit dem Netzausbau sowie zur Verbesserung des Netzanschlussverfahrens (Drucksache 21/7866)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten **begrüßt das Ziel** der Gesetzesinitiative, **Netzanschlussverfahren zu beschleunigen**, zu digitalisieren und transparenter auszugestalten. Denn auch für attraktive Mobilitätsangebote mit elektrisch betriebenen Bahnen und Bussen ist ein bedarfsgerechter Neu- und Ausbau der Strominfrastruktur sowie die rechtzeitige und verlässliche Bereitstellung von Netzanschlusskapazitäten eine zentrale Voraussetzung. Dies dient ferner der Erreichung der verkehrs- und Klimaschutzpolitischen Ziele von Bund und Ländern.

Zugleich ergeben sich aus dem Entwurf aber auch **neue Belastungen und Risiken**. So wird der besonderen Bedeutung der Energieversorgungsinfrastruktur des öffentlichen Verkehrs für die Daseinsvorsorge in den Regelungen nicht hinreichend Rechnung getragen. Besonders für den **ÖPNV mit Bussen** ist zu beachten, dass wir als Branche durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz oder auch durch die EU-Verordnung zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen verpflichtet sind, die **Flotten auf „emissionsfreie“ Antriebe umzustellen**. Demnach müssen ab dem Jahr 2030 90 Prozent der neu in den Markt gebrachten Stadtbusse emissionsfrei sein; ab dem Jahr 2035 dann 100 Prozent. Um diese Vorgaben erfüllen zu können, werden auch passende Rahmenbedingungen zur Umstellung der Energieversorgung benötigt. Leider ist nach Prüfung des Gesetzentwurfes zu befürchten, dass vielmehr **zusätzliche Kosten**, ein **erhöhter Verwaltungsaufwand** sowie **Einschränkungen** beim Zugang zu **Netzanschlusskapazitäten** oder 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 Netzanschlusssaukünften und die Digitalisierung der Netzanschlussverfahren wird zunächst 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. Dennoch **enthält der Gesetzentwurf 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 problematisch sein. Solche Anlagen werden häufig mit langfristigen Reserven für spätere Streckenerweiterungen, Fahrzeugzuwächse, Betriebshofvergrößerungen oder Angebotsausweitungen ausgelegt.

Es wird hingegen ausdrücklich begrüßt, dass gegenüber dem ersten Referentenentwurf sowohl

- der maßgebliche Bemessungszeitraum von drei auf fünf Jahre erweitert,
- eine ergänzende Prognoseentscheidung über die voraussichtlich dauerhaft nicht erforderliche Kapazität verlangt und
- die Berücksichtigung von Erweiterungs- und Sicherheitsbedarfen sowie bereits getätigter oder beauftragter Investitionen gefordert wird.

Dies verbessert die Rechtssicherheit zwar auch hinsichtlich Kapazitätsvorhaltungen für den öffentlichen Verkehr. Dennoch ist die **Zielrichtung zu stark auf Industrieanlagen begrenzt**. Daher ist eine ausdrückliche Klarstellung zu empfehlen, dass Kapazitätsvorhaltungen für den öffentlichen Verkehr nicht von einer Reduzierung erfasst werden. Dies könnte entweder durch eine Ergänzung von § 17 Abs. 1a EnWG-E um einen Ausnahmetatbestand in einem zusätzlichen Satz 2 erfolgen, der wie folgt formuliert werden könnte:

„Satz 1 gilt nicht für Anschlusskapazitäten, deren Vorhaltung für den öffentlichen Personenverkehr oder den Schienengüterverkehr einschließlich vorgesehener Kapazitätserweiterungen erforderlich ist.“

Alternativ wäre es auch möglich, die Klarstellung für den Nah- und Eisenbahnverkehr durch eine entsprechende Ergänzung der vorgesehenen amtlichen Begründung herzustellen. Aus bereits genannten Gründen sollten die vom Bundesrat vorgeschlagene Reduzierung des Betrachtungszeitraums auf drei Jahre und der Änderungsfrist auf drei Monate keinesfalls übernommen werden.

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. 3 i. V. m. § 17b 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 Leistungsbeschränkungen 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** 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 den elektrischen Schienen- und Busverkehr sollte deshalb klargestellt werden, dass Stromversorgungsanlagen öffentlicher Verkehrsnetze wegen ihrer Bedeutung für die Daseinsvorsorge und ihres zentralen Beitrags zur Erreichung der Klimaschutzziele bei **Priorisierungsentscheidungen** berücksichtigt werden müssen. Der Anschluss von Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs darf nicht gegenüber anderen Verbrauchergruppen zurücktreten. Dies betrifft nicht nur Schienenbahnen, sondern insbesondere die sich im Aufbau befindliche Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Linienbusse in Busdepots und im öffentlichen Raum.

Wird diese **Priorisierung des öffentlichen Verkehrs** nicht ermöglicht, hätte dies eine strukturelle Benachteiligung der für die Daseinsvorsorge wesentlichen Verkehrsversorgung zur Folge, und zwar auch, soweit diese als kritische Infrastruktur angesehen wird. Besonders würden Verkehrsstrominfrastrukturen getroffen, die nicht durch Gesetz dem überragenden öffentlichen Interesse zugeordnet sind und damit ein ausreichendes Gegengewicht z. B. gegen die besonders privilegierten erneuerbaren Energien (vgl. § 8 EEG) haben.

Der VDV regt daher an, Kapazitätsbedarfe, die der Sicherstellung von **Diensten von allgemeinem Interesse (DAI) bzw. Diensten von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI)** dienen, bei der Priorisierung vorrangig zu berücksichtigen. Eine Ergänzung von **§ 17b Abs. 1 Satz 3 EnWG-E** könnte wie folgt lauten:

„Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen berücksichtigen bei der Priorisierung vorrangig die Kapazitätsbedarfe, die sich aus dem Bedarf für die Sicherstellung von Diensten von allgemeinem Interesse (DAI) bzw. Diensten von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) im Sinne von Art. 14 AEUV und Protokoll Nr. 26 zum AEUV ergeben.“

Hilfsweise wird vorgeschlagen, den **öffentlichen Verkehr** ausdrücklich **als priorisierungsfähigen Belang** in **§ 17b Abs. 1 Satz 3 EnWG-E** aufzunehmen. Hierzu möchten wir diesen Formulierungsvorschlag machen:

„[...] 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 hier 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 grundsätzlich 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 kann dadurch **zusätzlicher unnötiger Verwaltungsaufwand**, insbesondere bei mehrjährigen Elektrifizierungs-, Depot- oder Ausbauprojekten entstehen. Im öffentlichen Verkehr werden Projektfortschritte und Realisierungsabsichten bereits durch Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsentscheidungen, Förder- und Finanzierungsbescheide, Verkehrsverträge, Vergabeentscheidungen und verbindliche Investitionsbeschlüsse dokumentiert. Diese Unterlagen sind als geeignete Projektfortschrittsnachweise grundsätzlich anzuerkennen und nicht erst – wie in der Begründung vorgesehen – nach Vorgaben der Verteilernetzbetreiber. Reservierungsabschnitte müssen an typische Planungs-, Genehmigungs-, Beschaffungs- und Bauphasen angepasst werden können und bei nachgewiesenem Fortschritt auch längere Zeiträume, insbesondere mehr als die in der Begründung maximal vorgesehenen zwei Jahre pro Reservierungsabschnitt, umfassen können. Zudem sollte der verpflichtende Reservierungsmechanismus für betriebsnotwendige Verkehrsprojekte auch Hochspannungsanschlüsse erfassen.

Schließlich sollten die in § 17f Abs. 1 Satz 3 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.