

Stellungnahme

zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts und weiteren energierechtlichen Vorschriften vom 10. Juli 2025

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 18. Juli 2025

Zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts zur Stärkung des Verbraucherschutzes im Energiebereich, zur Änderung weiterer energierechtlicher Vorschriften sowie zur rechtsförmlichen Bereinigung des Energiewirtschaftsrechts vom 10. Juli 2025 nimmt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik wie folgt Stellung:

A. Allgemeine Anmerkungen

Die Speditions- und Logistikbranche steht vor enormen Herausforderungen bei der Dekarbonisierung und Digitalisierung ihrer Geschäftsmodelle. Der DSLV begrüßt daher grundsätzlich die Intention des Gesetzes, den energiewirtschaftlichen Rahmen zu modernisieren und die Energiewende durch verbesserte Verbraucherschutzregelungen und digitale Prozesse zu unterstützen.

Mit der zunehmenden Elektrifizierung von Nutzfahrzeugflotten wird sich der Logistiksektor absehbar zu einer stromintensiven Branche entwickeln. Der Aufbau von Ladeparks für leichte und schwere Lkw auf privatwirtschaftlich betriebenen Logistikanlagen (Depotladen) wird maßgeblich durch die Intensität und die Konstanz der Stromversorgung bestimmt. Auch die Errichtung neuer energiearmer Logistikimmobilien wird maßgeblich von der regionalen Leistungsfähigkeit des Stromnetzes abhängen. Schon heute ist der Energiebedarf für logistische Prozesse wie die Bildung von Kühlketten bei Lagerung, Kommissionierung und Transport temperaturgeführter Güter (Lebensmittel, Pharmazie etc.) trotz gewaltiger Energiesparanstrengungen hoch. Die Speditions- und Logistikbranche ist deshalb auf eine zuverlässige Energieinfrastruktur und unterbrechungsfreie sowie wirtschaftlich tragbare Energieversorgung angewiesen.

Leider lässt der Gesetzentwurf Chancen für eine umfassende Modernisierung der Energiewirtschaft ungenutzt, wie die Aufhebung von Beschränkungen beim Energy Sharing und die Verbesserungen der Netzanschlussverfahren.

B. Anmerkungen im Einzelnen

- Zu § 20b EnWG-neu – Gemeinsame Internetplattform für die Abwicklung des Netzzugangs

Die Absicht, Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen zur Einrichtung einer gemeinsamen und bundesweit einheitlichen Internetplattform für die Abwicklung des Netzzugangs zu verpflichten, wird begrüßt. Dies kann zu einer erheblichen Vereinfachung und Beschleunigung der Antragsverfahren für neue Logistikimmobilien, Ladeparks und PV-Dachanlagen beitragen. Gleichwohl sollte die Plattform über die im Gesetzentwurf vorgesehenen Mindestanforderungen hinausgehen. Insbesondere fehlen verbindliche Rückmelde- und Bearbeitungsfristen für Netzanschlussbegehren, die für planbare Investitionen in die Logistikinfrastruktur unerlässlich sind. Deshalb müssen zusätzlich vollständige digitale Antragstellungen und Bearbeitungen ermöglicht, unverbindliche Bearbeitungsfristen für Netzanschlussbegehren

eingeführt und verpflichtende Eingangsbestätigungen mit Bearbeitungsstand Standard werden. Zusätzlich bedarf es unverbindlicher Netzanschlussauskünfte für Projektplanungen.

■ Zu § 38a EnWG-neu – Übergangsversorgung in Mittelspannung und Mitteldruck

Die vorgesehenen Regelungen zur Übergangsversorgung in Mittelspannung und Mitteldruck werden begrüßt. Dies stärkt die Versorgungssicherheit für Gewerbe- und Industriekunden und verhindert kostspielige Versorgungsunterbrechungen bei Lieferantenwechsel oder -insolvenz.

■ Zu § 42c EnWG-neu – Energy Sharing

Die Einführung des Energy Sharing als wichtigen Schritt zur Förderung lokaler Energieerzeugung und -nutzung wird begrüßt. Die Beschränkung auf Kleinstunternehmen und kleine und mittlere Unternehmen gemäß der Empfehlung 2003/361/EG ist hingegen nicht sachgerecht. Von der Beteiligung größerer Logistikhäuser an Energiepartnerschaften, die über die erforderlichen Ressourcen und Standorte für effiziente Energy Sharing-Projekte verfügen und einen erheblichen Beitrag zur lokalen Energieerzeugung und -nutzung leisten, können insbesondere KMU profitieren. Die Größenbeschränkung für Energy Sharing ist daher eher kontraproduktiv für die Energie- und Verkehrswende.

Unter der Voraussetzung definierter Räumlichkeitskriterien (ein Verteilnetzgebiet oder in definierten Radien) bedarf es wirtschaftlicher Anreize, damit am Standort A eingespeicherter Strom vergünstigt am Standort B abgenommen werden kann. Im Rahmen des Energy Sharing sollte Klarheit bezüglich direct-wire PPAs geschaffen werden, insbesondere für die gemeinschaftliche PV-Anlagennutzung an benachbarten Standorten mit physischen Direktleitungen.

■ Zu Artikel 18 – Änderung des Messstellenbetriebsgesetzes

Die Bündelung von Messstellenbetrieben für verschiedene Energiearten wird begrüßt. Dies kann zu Kosteneinsparungen bei Multi-Energie-Standorten führen und verbesserte Datengrundlagen für die ESG-Berichterstattung schaffen, sofern die Umsetzung nicht weitere bürokratische Hürden aufbaut.



Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 131 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2024).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zoll-dienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.