

Position

Smart Meter Rollout

Zeit für mehr Tempo bei der
Digitalisierung der Energiewende



Inhaltsangabe

1	Politische Kernforderungen zum Smart Meter Rollout	3
2	Die Energiewende braucht jetzt den Smart Meter Rollout	3
3	Positive Entwicklungen im Smart Meter Rollout	5
4	Einbauquoten gefährdet	5
5	Politische Kernforderungen: VDA-Forderungen für einen beschleunigten Smart Meter Rollout	5

1 Politische Kernforderungen zum Smart Meter Rollout

- Die Befreiung von Netzentgelten für zwischengespeicherten Strom macht bidirektionales Laden in Form von Vehicle-to-Grid in Deutschland wirtschaftlich – jetzt braucht es Smart Meter in den deutschen Haushalten, damit der Markthochlauf auch tatsächlich losgehen kann.
- Die technische Grundlage – Smart Meter – gibt es auf dem Markt, ist im Ausland seit Langem bewährt und muss nun auch in Deutschland schnellstmöglich flächendeckend eingeführt werden. Es zeichnet sich jedoch ab, dass die Einbauziele nicht erreicht werden. Eine weitere Verzögerung darf nicht mehr hingenommen werden.
- Deshalb fordert der VDA
 - 1) Eine stärkere **Fokussierung** auf Haushalte mit steuerbarer Verbrauchseinrichtung wie einer Ladesäule
 - 2) Eine **verpflichtende Umstellung** der Abrechnungsprozesse bei den Netzbetreibern auf 15-Minuten-Werte (TAF 7: Zählerstandsgangmessung)
 - 3) **Zeitnah Kooperationsverpflichtungen** untätiger Messstellenbetreiber bzw. **Sanktionsmöglichkeiten** zu prüfen
 - 4) **Vereinfachungen** beim Messen und Abgrenzen von Strommengen („freedom behind the meter“) im Rahmen einer europäischen Harmonisierung zu ermöglichen. Diese würden z.B. Zählerschränkumbauten vermeiden und damit die Installationskosten für Messtechnik in Haushalten erheblich senken.
 - 5) Das **Umsetzungsdefizit der Module** von §14a EnWG schnellstmöglich aufzuheben, da viele Netzbetreiber ihre gesetzlichen Verpflichtungen hier nicht erfüllen.
 - 6) Den **Wettbewerb** zwischen Messstellenbetreibern zu stärken, da er durch das natürliche Monopol des Verteilnetzbetreibers ausgebremst wird.
 - 7) Die energiewirtschaftlich relevanten Daten gem. §19 MsBG **nicht auf Steuerungsvorgänge** zum Laden von Elektrofahrzeugen auszuweiten. Die Steuerung via Internetverbindung ist internationaler Standard und sollte auch in Deutschland weiter möglich sein.

2 Die Energiewende braucht jetzt den Smart Meter Rollout

Die Anpassung von §118 (6) Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) durch das Gesetz zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts zur Stärkung des Verbraucherschutzes im Energiebereich sowie zur Änderung weiterer energierechtlicher Vorschriften hat das bidirektionale Laden – insbesondere in Form von Vehicle-to-Grid – entscheidend vorangebracht. Die Befreiung des zwischengespeicherten Stroms von Netzentgelten in den Batterien von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist die wirtschaftliche Grundlage für attraktive Angebote und Voraussetzung für einen erfolgreichen Markthochlauf von Vehicle-to-Grid.

Eine weitere Grundlage wartet nach wie vor auf seine flächendeckende Einführung: Um Vehicle-to-Grid – aber auch andere „smarte“ oder dynamische Ladetarife – in den privaten Haushalten umsetzen zu können, ist zwingend ein sogenanntes „intelligentes Messsystem“ (iMSys) – auch Smart Meter genannt – von Nöten. Dieses ermöglicht eine digitale Abrechnung und Bilanzierung von Verbrauchs- und Erzeugungsdaten und sorgt dafür, dass das Elektrofahrzeug im Einklang mit den Strommärkten agieren kann. So senden diese Smart Meter im 15-Minuten-Takt die Verbrauchs- und Erzeugungsdaten eines Haushalts an die jeweiligen Energieversorger und Netzbetreiber. Nur auf diese Art und Weise kann gemessen (und abschließend abgerechnet) werden, welche Strommengen verbraucht oder zwischengespeichert wurden. Auf dieser Grundlage können Elektrofahrzeuge ihren systemischen Vorteil ausspielen, als dezentraler „Schwarmspeicher“ dienen und damit die Energiewende substantiell unterstützen.

15-minütige dynamische Strompreise schaffen auch Mehrwerte bei der Nutzung vieler vernetzter (nicht per se steuerbarer) Haushaltsverbraucher wie bspw. Waschmaschinen, Kühlschränke u.ä. Ein entsprechend in 15 Minuten Intervallen aufgelöstes Endkundenpreissignal eröffnet für die Hersteller von vernetzten - und über Home Energy Management Systeme (HEMS) - integrierbaren Haushaltsgeräten neue Innovationspotenziale zur Erschließung weiterer Flexibilitäten. Zudem wird durch die konkrete, jederzeit verfügbare Preistransparenz für den Endverbraucher die Attraktivität dynamischer Stromtarife und intelligenter Messsysteme und so die Kundenakzeptanz gesteigert.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) betont die Dringlichkeit eines beschleunigten Smart Meter Rollouts. Obwohl der Rollout gesetzlich beschlossen ist, hinkt Deutschland den gesteckten Ausbauzielen teilweise erheblich hinterher¹. Das Gesetz zum Neustart der Digitalisierung der Energiewende (GNDEW) hat bereits 2024 feste Einbauquoten festgelegt, die nach verschiedenen Jahresfristen durch die grundzuständigen Messstellenbetreiber umzusetzen sind². Das Solarspitzengesetz von 2025 hat diese noch einmal überarbeitet und insbesondere die Preisobergrenzen für die betroffenen Unternehmen angepasst.

Aktuelle Zahlen der Bundesnetzagentur (BNetzA) zeigen jedoch, dass viele der relevanten Unternehmen – die sogenannten „grundzuständigen Messstellenbetreiber“ (gMSB) - ihre Ausbauquoten weiterhin nicht erfüllen. Diese gMSB sind in der Regel Ausgliederungen von Verteilnetzbetreibern und sind gesetzlich für die Installation, Betrieb und Wartung von Messsystemen in einem Netzgebiet verantwortlich. Dagegen gibt es kommerzielle Anbieter, die „wettbewerblichen Messstellenbetreiber“ (wMSB), die diese Aufgaben auf Wunsch des Kunden ebenfalls übernehmen können. Die gesetzlichen Rolloutquoten sind lediglich für die gMSB verpflichtend.

¹ <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/NetzzugangMesswesen/Mess-undZaehlwesen/iMSys/artikel.html>

² <https://www.recht.bund.de/bgb/1/2023/133/VO.html>

3 Positive Entwicklungen im Smart Meter Rollout

Der VDA begrüßt den erkennbaren politischen Willen und den Anlauf des Smart Meter Rollouts ausdrücklich. Es ist positiv hervorzuheben, dass einige Messstellenbetreiber bereits vorgehen und ihre Quoten erfüllen – oder teils übererfüllen. Der von der BNetzA veröffentlichte Quartalsbericht vom zweiten Quartal 2025 zum Rollout intelligenter Messsysteme zeigt, dass insgesamt Fortschritte erzielt werden.

Auch die Anpassung der Preisobergrenzen durch das „Solarspitzenengesetz“ hat eines der hervorgebrachten Hindernisse für den Rollout beseitigt. So können die gMSB den Haushalten für den Einbau des Smart Meters etwas höhere Kosten in Rechnung stellen. Damit wurde dem berechtigten Einwand der fehlenden Wirtschaftlichkeit für den gMSB adäquat Rechnung getragen.

4 Einbauquoten gefährdet

Trotz der oben genannten positiven Entwicklungen bestehen weiterhin erhebliche Verzögerungen und Herausforderungen. Insbesondere die Quotenerfüllung für Haushalte mit einem Verbrauch zwischen 6.000 kWh und 100.000 kWh oder einer steuerbaren Verbrauchseinrichtung gemäß §14a EnWG, ist gefährdet. Im zweiten Quartal lag die Quote bei lediglich 16,4%. Betrachtet man alle Haushalte, beträgt die Einbauquote sogar lediglich 3 Prozent. Bei genauerer Betrachtung der Zahlen zeigt sich, dass insbesondere kleine Messstellenbetreiber den Einbau scheinbar nicht bewältigen können. So sind ca. 200 Messstellenbetreiber bislang vollständig untätig geblieben³. Gerade aufgrund der hohen Relevanz für die Energiewende ist dies ein unzumutbarer Zustand.

Ein wesentliches Problem besteht darin, dass besonders kleinere Messstellenbetreiber die gesetzlichen Quoten oft nicht erreichen. Der Bericht der BNetzA zeigt, dass je geringer die Zahl der Messlokationen im Gebiet des Messstellenbetreibers ist, desto geringer die Quote der eingebauten Smart Meter. Die „Wirtschaftlichkeitslücke“ beim Einbau der Smart Meter kann spätestens mit der Verabschiedung des Solarspitzenengesetzes nicht mehr gelten. Dass eine Vielzahl an Messstellenbetreibern ihre gesetzlichen Quoten weiterhin nicht erfüllt, ist nicht mehr tragbar.

5 Politische Kernforderungen: VDA-Forderungen für einen beschleunigten Smart Meter Rollout

Die Energiewende ist ein gesamtgesellschaftliches Projekt. Unserer Ansicht nach sollte die BNetzA diejenigen sanktionieren können, die dieser gesamtgesellschaftlichen Aufgabe nicht gerecht werden. Die Möglichkeiten der Sanktionierung für die BNetzA müssen über das MsbG geregelt werden. Der VDA betont, dass nur durch ein Zusammenspiel aller beteiligten Branchen der Umstieg auf erneuerbare Energieträger funktionieren wird. Ein weiteres Verzögern wichtiger Schlüsseltechnologien wie dem Einbau intelligenter Messsysteme muss verhindert werden.

³(S.6) <https://dserver.bundestag.de/btd/21/027/2102793.pdf>

Um die genannten Herausforderungen zu bewältigen und den Smart Meter Rollout zu beschleunigen, fordert der VDA deshalb folgende Maßnahmen:

- **Stärkerer Fokus auf Haushalte mit steuerbaren Verbrauchseinrichtungen:** Haushalte mit bereits vorhandenen oder geplanten steuerbaren Verbrauchseinrichtungen sollten noch stärker als vorher priorisiert mit Smart Metern ausgestattet werden. Dies umfasst Elektromobile, Wärmepumpen, Heimspeicher und andere flexible Lasten. Die Verteilnetzbetreiber haben spätestens seit der Anmeldeverpflichtung von Ladepunkten durch die §14a-Festlegung seit dem 1. Januar 2024 alle notwendigen Daten. Hier den Rollout zu verstärken, würde der marktlichen Integration von steuerbaren, flexiblen Verbrauchern erheblich nutzen.
- **Umstellung der Abrechnungsprozesse auf 15-Minuten-Werte:** Neben dem reinen Einbau der Hardware in Haushalten müssen Anstrengungen bei den Verteilnetzbetreibern unternommen werden, um die Funktionalität der Smart Meter voll auszu-schöpfen. Dies umfasst die Verarbeitung von 15-Minuten-Werten (Tarifanwendungsfall 7 – Zählerstandsgangmessung). Nur so können Elektrofahrzeuge im Einklang mit den schwankenden Preisen an der Strombörse agieren und von den Kostenvorteilen profitieren. Denn: Der Strommarkt agiert im 15-Minuten-Takt. Das muss sich auch in der Messung und Abrechnung widerspiegeln. Die Netzbetreiber sollten ferner ihre Anstrengungen erhöhen, damit auch komplexere Mess- und Abrechnungskonzepte in die Umsetzung kommen - z.B. die Nutzung einer PV-Anlage, eine separate Belieferung des Autostroms über einen separaten zweiten Zähler (Anwendung von Modul 2 des §14a EnWG) und die Saldierung von zwischengespeichertem Strom in Elektrofahrzeugen gemäß §21 EnFG. Zum Gelingen der Energiewende vor Ort sind die praktische Umsetzung dieser Messkonzepte von elementarer Bedeutung.
- **Prüfung des Sanktionsregimes:** Es sollte über Kooperationen zwischen kleineren und größeren Verteilnetzbetreibern nachgedacht bzw. das Überprüfen des aktuellen Sanktionsregimes überprüft werden. Der VDA unterstützt daher ausdrücklich die Beschlussempfehlung des Deutschen Bundestages in Drucksache 21/2793 vom 12.11.2025, in dem bis zum ersten Quartal 2026 Sanktionsregime und Rolloutumfang auf den Prüfstand gehören und effektiv umgesetzt werden sollen.
- **Vereinfachungen im Messwesen vorantreiben:** Eine wesentliche Vereinfachung und Kostenersparnis wäre die Nutzung von nicht geeichten Zählern, die z.B. in privaten Wallboxen verbaut sind. So könnten Haushalte mit nur einem geeichten intelligenten Messsystem ausgestattet werden. Weitere Messungen und Abgrenzungen von Strommengen könnte über sogenannte MiD-Zähler geschehen. Der europäische Rechtsrahmen erlaubt dies bereits⁴. Eine Umsetzung dieser Vorgabe in nationales Recht (z.B. Mess- und Eichrecht) würde das Abrechnungskonzept in vielerlei Hinsicht vereinfachen. Zunächst könnten Haushalte, in denen noch kein iMSys verbaut worden ist, mit Installation des Ladepunktes sofort zeitvariable bzw. dynamische Tarife nutzen. Auch für komplexere Haushaltskonstellationen wie das mit bidirektionalem Fahrzeug und einer PV-Anlage wäre die Nutzung der MiD-Zähler in den Ladepunkten bzw. eine erhebliche Vereinfachung. Damit die Messwerte aus den MiD-Zählern auch für Abrechnungszwecke genutzt werden können, müssen diese zeitlich zugeordnet werden können – sie benötigen einen „Zeitstempel“.

⁴ (Art. 7b (2) VO (EU) 2024/1747 (Elektrizitätsmarkt-Revision))

- **Umsetzungsdefizit von §14a EnWG aufheben:** Es gibt trotz der verpflichtenden Implementierung von §14a EnWG seit 1. Januar 2024 weiterhin ein Umsetzungsdefizit bei Modul 2 und Modul 3 im Feld. Das bietet bislang nur ein Bruchteil der VNBS an und kann sie auch abrechnen. Auch hier sollte ein mögliches Sanktionsregime geprüft werden.
- **Stärkere koordinierende Rolle der BNetzA:** Die BNetzA sollte Konsequenzen bei Nichterfüllung der gesetzlichen Quoten bzw. Aufgaben für Messstellenbetreiber verstärkt prüfen. Alternativ wären Anreize für Kooperationen zwischen kleineren und größeren Netzbetreibern zu schaffen.
- **Wettbewerb fördern:** Neben den grundzuständigen Messstellenbetreibern (gMSB) agieren wettbewerbliche Messstellenbetreiber im Markt, um Kunden und Haushalte mit Smart Metern auszustatten. Jedoch wird der Wettbewerb vor Ort oft ausgebremst⁵. Der Rollout intelligenter Messsysteme ist für das Gelingen der Energiewende von zentraler Bedeutung, als dass hier Verzögerungen hinzunehmen sind. Diskriminierungsfreie Marktprozesse sollten unterstützt werden. Auch hier könnte die BNetzA eine Überwachungsrolle übernehmen und Sanktionsmöglichkeiten gegen wettbewerbsverweigernde gMSB prüfen.
- **Keine Ausweitung der energiewirtschaftlich relevanten Daten auf Steuerungsvorgänge zum Laden von Elektrofahrzeugen:** Die Anpassung in §19 MsBG sieht vor, dass künftig das BSI entscheiden kann, welche Daten zwingend über das Smart Meter Gateway (SMGW) laufen sollen. Eine Ausweitung der SMGW-Pflicht auf Ladevorgänge von Elektrofahrzeugen wird strikt abgelehnt. Funktionen wie smartes (und künftig bidirektionales) Laden via Internetverbindung ist heute national wie international Standard. Eine verpflichtende Nutzung der Gateway-Infrastruktur für Ladevorgänge würde die Elektromobilität erheblich schwächen. Der deutsche Sonderweg über das Smart Meter Gateway führt zu erheblicher Steigerung der Komplexität, Verzögerung im Rollout sowie hohen Kosten für die Hardware. Eine Ausweitung der Regelungen würde die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands bei der Elektromobilität weiter schwächen. Deshalb lehnt der VDA eine Ausweitung auf Ladevorgänge von Elektrofahrzeugen strikt ab.

⁵ <https://www.bne-online.de/wettbewerb-als-treiber-der-digitalisierung-wie-die-situation-von-wmsb-verbessert-werden-kann/>

Ansprechpartner

Dr. Bollig, Marcus

Geschäftsführer

marcus.bollig@vda.de

Fritzsche, Egbert

Abteilungsleiter

egbert.fritzsche@vda.de

Pacner, Daniel

Referent

daniel.pacner@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 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 740.000 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.

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

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version Version 1.0, Dezember 2025