



Bundesverband eMobilität

Bundesverband eMobilität e.V.
Oranienplatz 5
10999 Berlin

Fon +49(0)30 8638 1874
Fax +49(0)30 8638 0866

eMail kontakt@bem-ev.de
Web www.bem-ev.de

Eingetragen in Berlin beim
Amtsgericht Charlottenburg
Vereinsregister VR 28910 B

Steuernummer: 27/657/52913

Bundesverband eMobilität e.V. • Oranienplatz 5 • 10999 Berlin

Bundesnetzagentur

Beschlusskammer 6 - Anhörungsverfahren

Tulpenfeld 4
53133 Bonn

Per Mail: poststelle.bk6@bnetza.de

BEM schlägt stärkere Verantwortung der Netzbetreiber vor

21. Juli 2020

Ohne Mobilität geht nichts. Das muss man wissen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Personen-, Waren- und Güterverkehre betreffen uns alle und sind daher als öffentliches Interesse zu behandeln. Genauso wie die Energiefrage. Im Zuge der Energie- und Mobilitätswende werden die Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft zunehmend nachhaltig und zukunftsfähig erbracht. Die Ladesäule verbindet dabei die bislang voneinander getrennten Branchen Automobil- und Energiewirtschaft in völlig neuer Art und Weise, wodurch ein Markt entsteht, der klug organisiert sein will. Die eMobilität sollte sich wie jede andere Technologie wirtschaftlich selbstständig tragen und solide Geschäftsmodelle entwickeln, weshalb den Rahmenbedingungen des Marktes eine zentrale Rolle zukommt.

Nach den Plänen der Bundesregierung soll in Deutschland bis zum Jahr 2030 eine flächendeckende Ladeinfrastruktur entstehen, zu der insbesondere auch öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten gehören. Aufbau und Betrieb von Ladesäulen unterliegen nicht der für Stromnetze geltenden umfassenden Regulierung. Mögliche Wettbewerbsprobleme in diesem Bereich können aber aufgegriffen werden. Für die Gewährleistung eines funktionsfähigen Wettbewerbs sind neben dem diskriminierungsfreien Zugang zu geeigneten Standorten für Ladesäulen auch die konkreten Nutzungsbedingungen an den Ladesäulen von ausschlaggebender Bedeutung.

Der Bundesverband eMobilität hat in enger Zusammenarbeit mit seinen Fachexperten sowie unter Einbeziehung der Arbeitsgruppen »Ladeinfrastruktur«, »Netzdienlichkeit der eMobilität« und »Recht, Ordnung und Versicherung« einen Vorschlag zur Neuregelung des Netzzugangs erarbeitet, der die öffentliche Ladeinfrastruktur zu einer Systemkomponente des Netzbetreibers werden lässt.

Hierüber möchten wir uns mit Ihnen auf Fachebene gerne weiter austauschen.

Mit freundlichen Grüßen


Kurt Sigl
Präsident Bundesverband eMobilität e.V.


Christian Heep
Vize-Präsident Bundesverband eMobilität e.V.



Festlegung (Entwurf) der Beschlusskammer 6 der Bundesnetzagentur - Neuregelung des Netzzugangs für Elektromobile - Ermöglichung Lieferantenwechsel

Zur Regulierung öffentlicher Ladeinfrastruktur:

BEM schlägt stärkere Verantwortung der Netzbetreiber vor.

Herleitung

Die Beschlusskammer 6 der Bundesnetzagentur hat am 10.06.2020 ein [Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Netzzugangsbedingungen im Strombereich](#) eröffnet und zugleich die Festlegungsinhalte zur öffentlichen Konsultation gestellt. Betroffen von den Änderungen sind die vier Prozessdokumente zur Marktkommunikation, zum Messstellenbetrieb und zur Bilanzkreisabrechnung (GPKE, WiM, MPES und MaBiS), sowie der einheitlich festgelegte Lieferantenrahmenvertrag bzw. Netznutzungsvertrag Strom.

Die Beschlusskammer hat im Rahmen dieses Verfahrens den Entwurf eines [Netznutzungsvertrags Elektromobilität](#) vorgelegt. Dieser soll den Lieferantenwechsel an der Ladesäule ermöglichen, d.h. eFahrzeughalter sollen künftig ihren eigenen Stromlieferanten - vereinfacht gesagt - »mitbringen« dürfen. Netzbetreiber sollen ab dem 01. April 2021 verpflichtet werden, diesen Vertrag mit den Betreibern der Ladepunkte abzuschließen. Diese Verpflichtung gilt für alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte im Netz der allgemeinen Versorgung und in Kundenanlagen.

Bislang werden die Übergabestellen zu Ladesäulen bilanziell als Letztverbraucher-Entnahmestellen geführt und sind damit fest einem Bilanzkreis und somit einem Lieferanten zugeordnet. Ein Lieferantenwechsel zu einem anderen Lieferanten ist daher nur im Rahmen der üblichen Fristen möglich und daher nicht praktikabel bei mehreren Ladevorgängen pro Tag. Der Halter eines Elektromobils kann somit derzeit den benötigten Ladestrom grundsätzlich physikalisch / bilanziell nicht von einem Energielieferanten seiner Wahl beziehen.

Diese Einschränkung will die Bundesnetzagentur nun in den zur Konsultation vorgelegten Festlegungsinhalten aufheben. Übergabestellen zwischen dem örtlichen Verteilnetz und einer Ladesäule, oder auch einem mobilen Ladekabelsystem mit eingebautem Zähler, sollen zum Zweck der bilanziellen Abwicklung als sog. Netzkoppelungspunkte konfiguriert werden. Der Betreiber der Ladepunkte wird für ein virtuelles Bilanzierungsgebiet - das er in Analogie zu einem physischen Verteilnetzbetreiber verwaltet - und für die Bereitstellung der von den Nutzern eines Elektromobils bezogenen Energiemengen auf Summenzeitreihen zur weiteren Verarbeitung im Rahmen der Bilanzkreisabrechnung verantwortlich.

Die Festlegung enthält jedoch keine Verpflichtung der Betreiber von Ladepunkten, einen solchen bilanziellen Netzzugang zu gewähren, d.h. einen solchen Netznutzungsvertrag abzuschließen. Entscheidet sich der Betreiber jedoch einen solchen bilanziellen Netzzugang anzubieten, so sind Netzbetreiber verpflichtet, mit ihm einen Netznutzungsvertrag abzuschließen.

Fazit und Positionierung des BEM

Die Tatsache, dass sich die Beschlusskammer der Bundesnetzagentur mit der Thematik beschäftigt, zeigt, dass eine Veränderung in den Prozessen, der Denkweise und in unseren alten Strukturen zwingend notwendig ist. Der Bundesverband eMobilität begrüßt die Denkrichtung ausdrücklich, sieht darüber hinaus aber weiteren Handlungsbedarf. Die generelle Logik der öffentlichen Ladeinfrastruktur (LIS) sollte im Sinne von Art. 33 Abs. 3 Richtlinie 2019/944/EU (Strombinnenmarktrichtlinie) »neu gedacht« werden und schlägt deshalb folgende Neuregelung vor:

Die Festlegung der BNetzA würde dazu führen, dass es den eFahrzeug-Haltern grundsätzlich ermöglicht würde, ihren eigenen Lieferanten mit an die Säule zu bringen. Dies dürfte aus Sicht sämtlicher Marktteilnehmer (außer ggf. Lieferanten, die Ladesäulen selbst betreiben) begrüßenswert sein. Wir meinen, dass dies ein erster richtiger Schritt ist und der zweite Schritt dann sein muss, die öffentliche LIS über die Netzentgelte (bspw. als Aufschlag auf die Netzentgelte, eine LIS-Umlage analog zum System des KWK-Umlagemechanismus) zu finanzieren. Aber auch wenn die LIS zur Netzinfrastruktur werden würde, wäre diese Festlegung der BNetzA wichtig, um den Wettbewerb und auch die Entwicklung von Geschäftsmodellen zu ermöglichen. Insofern wäre es für die Umsetzbarkeit unserer Forderungen wichtig, auf eine unverzügliche Umsetzung der novellierten Strombinnenmarktrichtlinie durch den Gesetzgeber zu drängen.

Die Mobilität steht unter allgemeinem öffentlichen Interesse und die dafür notwendigen Mechanismen können greifen.

Die öffentliche Ladeinfrastruktur - sowohl AC- als auch DC-Ladepunkte - soll eine Systemkomponente des Netzbetreibers werden.

Das bedeutet, dass die Verantwortlichkeit der Installation, des Anschlusses, als auch der Netzintegration in den Verantwortungsbereich der Netzbetreiber fällt und dieser dazu verpflichtet wird. Die Menge, die Auswahl der Ladepunkte sowie die Standorte (Regionen) sollen in Absprache mit der Bundesnetzagentur, den Städten und Kommunen und dem Markthochlauf und den Bedarf der eMobilität abgestimmt und vereinbart werden. Dazu bedarf es eines Flächenplans, der sukzessive umgesetzt werden soll und den urbanen, den ländlichen Bereich als auch die Bedarfe an Schnellladefähigkeit für Langstrecken abdeckt.

Die Netzbetreiber sollen ermächtigt werden die dafür notwendigen Kosten für Hardware, Planung, Installation und Netzanschluss (wirtschaftlich beste Lösung) durch eine allgemeine Netzentgeltumlage zu refinanzieren.

Der Betrieb dieser Ladepunkte sollte - entsprechend dem Sinn und Zweck der AFI-Richtlinie 2014/94/EU - ausgeschrieben werden bzw. die Nutzung der Ladepunkte muss durch alle Marktteilnehmer ermöglicht und damit wettbewerblich organisiert werden. Der Netzbetreiber soll dazu verpflichtet werden, jedem dem Zugang durch geeignete Schnittstellen zu gewähren und ist dafür berechtigt Service- bzw. Mietentgelte zu erhalten. Einnahmen sind in der Netzentgeltumlage wieder entsprechend positiv zu bewerten und entsprechend umzulegen.



Gleichwohl hat der Netzbetreiber die Verantwortung die Ladepunkte gemäß EnWG, LSV, GPKE, WIM, MPES und MaBiS ordnungsgemäß bereit zu stellen.

Um die bestehende öffentliche Ladeinfrastruktur zu »ertüchtigen« bzw. auf die Netzseite zu verlagern und dort zu integrieren, sollen Kaufrechte für den aktuellen Bestand zu Gunsten der Netzbetreiber erfolgen. Hierzu sollen die Kosten der Ladeinfrastruktur abzüglich bereits erhaltener Subventionen bzw. Förderungen in Abzug gebracht werden. Es gilt hierbei einen Höchstbetrag je Ladepunkt zu definieren, abgrenzend zu AC bzw. DC, sowie einen Betrag zu definieren, wenn die Kosten nicht (mehr) beziffert werden können. Darüber hinaus gilt es auch zu bewerten, ob es sich um einen mess- und eichrechtskonformen Ladepunkt handelt oder nicht. Muss der Netzbetreiber eine Ertüchtigung vornehmen oder gar neu installieren (wegen Mess- und Eichrecht und AdHoc-Lademöglichkeiten) ist dies in der Kostenerstattung zu berücksichtigen und entsprechend in Abzug zu bringen.

Derzeit sind ca. 28.000 Ladepunkte installiert und befinden sich nicht auf der Netzbetreiberseite. Die Rückkauf- und Systemintegrationskosten werden auf ca. 150 Mio. Euro geschätzt, wobei die bereits gezahlten Förderungen in Abzug gebracht wurden.

Auf diesem Wege ist auch die Ladesäulenverordnung anzupassen und auf den Bereich des privaten Ladens und Arbeitgeberladens neu auszurichten. Die öffentliche LIS ist mit AdHoc-Zugang und -Abrechnung zu versehen, um somit den Zugang und die Bezahlung auch mit Credit- und Debitcards sowie Digital Payment zu ermöglichen.

Aus unserer Sicht erscheint es elementar, die Voraussetzungen der EU-Strombinnenmarkttrichtlinie zu erwähnen, unter denen die Ladeinfrastruktur vom Netzbetreiber errichtet und ggf. betrieben werden darf. Denn Art. 33 der Richtlinie 2019/944/EU lässt dies für die Netzbetreiber nur in Ausnahmefällen zu. Es muss also zunächst der Ausnahmefall nach den Kriterien der Richtlinie vorliegen und sodann muss der Netzbetreiber bestimmte Kriterien (u.a. eine vorherige Ausschreibung) vorgenommen haben. Im Grunde muss ein »Marktversagen« festgestellt werden, was auch der Fall ist.

Die gesetzlichen Regelungen hierzu muss der deutsche Gesetzgeber auch in das EnWG mit aufnehmen. Darüber hinaus sind die Vorgaben der AFI-Richtlinie zu beachten.

Dem Bundesverband eMobilität BEM ist bewusst, dass weitere gesetzgeberische Schritte nötig sind, es sich hierbei aber um keine »unmöglichen« Forderungen handelt.

Für die Zukunft sehen wir folgende Bedarfe in Deutschland in den kommenden 10 Jahren für die öffentliche Ladeinfrastruktur:

- ca. 300.000 öffentliche AC-Ladepunkte und ca. 100.000 DC-Ladepunkte

Neuinstallationen für öffentliche Ladeinfrastruktur:

2021	50.000 AC + 10.000 DC
2022	50.000 AC + 20.000 DC



2023	40.000 AC + 20.000 DC
2024	40.000 AC + 10.000 DC
2025	30.000 AC + 10.000 DC
2026	30.000 AC + 10.000 DC
2027	20.000 AC + 5.000 DC
2028	20.000 AC + 5.000 DC
2029	10.000 AC + 5.000 DC
2030	10.000 AC + 5.000 DC

2021 - 2030: 300.000 AC + 100.000 DC + Bestand zum 31.12.2020 mit ca. 28.000 Ladepunkten

Der dafür erforderliche Investitionsbedarf liegt bei ca. 9,3 Mrd. Euro zzgl. 150 Mio. Euro für den Bestandskauf.

Durch eine Netzentgeltumlage würde sich das Netzentgelt entsprechend erhöhen, wobei die Kosten pro Jahr auf die kommenden 5 Jahre umgelegt werden. So verhält es sich, dass die Netzentgelte bzw. die kWh Strom sich zwischen 0,00046875 € und 0,002511412 € erhöhen wird. Die entspricht für einen Privathaushalt mit 4.500 kWh eine Erhöhung um jährlich zwischen 2,11 € und 11,30 € in der Spitze.

Netzentgeltumlageberechnung					5		Mehrkosten Privathaushalt bei 4.500 kWh p.a.
Jahr	Anzahl der Ladepunkte AC	Anzahl der Ladepunkte DC	Gesamtkosten	Strom Gesamt	Umlage auf kWh/5Jahre		
	50.000		300.000.000,00 €	512 TWh	0,000175781 €		
2021		10.000	750.000.000,00 €	512 TWh	0,000292969 €	0,000468750 €	0,000468750 €
	50.000		300.000.000,00 €	522 TWh	0,000114890 €		
2022		20.000	1.500.000.000,00 €	522 TWh	0,000574449 €	0,000689338 €	0,001158088 €
	40.000		240.000.000,00 €	533 TWh	0,000090110 €		
2023		20.000	1.500.000.000,00 €	533 TWh	0,000563185 €	0,000653294 €	0,001811383 €
	40.000		240.000.000,00 €	543 TWh	0,000088343 €		
2024		10.000	750.000.000,00 €	543 TWh	0,000276071 €	0,000364414 €	0,002175796 €
	30.000		180.000.000,00 €	554 TWh	0,000064958 €		
2025		10.000	750.000.000,00 €	554 TWh	0,000270658 €	0,000335616 €	0,002511412 €
	30.000		180.000.000,00 €	565 TWh	0,000063684 €		
2026		10.000	750.000.000,00 €	565 TWh	0,000265351 €	0,000329035 €	0,002371697 €
	20.000		120.000.000,00 €	577 TWh	0,000041624 €		
2027		5.000	375.000.000,00 €	577 TWh	0,000130074 €	0,000171698 €	0,001854056 €
	20.000		120.000.000,00 €	588 TWh	0,000040808 €		
2028		5.000	375.000.000,00 €	588 TWh	0,000127523 €	0,000168331 €	0,001369093 €
	10.000		60.000.000,00 €	600 TWh	0,000020004 €		
2029		5.000	375.000.000,00 €	600 TWh	0,000125023 €	0,000145027 €	0,001149706 €
	10.000		60.000.000,00 €	612 TWh	0,000019611 €		
2030		5.000	375.000.000,00 €	612 TWh	0,000122572 €	0,000142183 €	0,000956273 €
	300.000	100.000	9.300.000.000,00 €	11.213 TWh	0,003467685 €		
Kosten pro Ladepunkt AC		6.000,00 €				inkl. 150 Mio € Rückkauf Bestand	
Kosten pro Ladepunkt DC		75.000,00 €					
Stromverbrauch Anstieg jährlich		2,00%					

Vereinfachte Darstellung zur Berechnung der Netzentgeltumlage - BEM-ME 2020



Auch der »Privat- und Arbeitgeberlader« würde darauf einzahlen, da er einen erhöhten Strombedarf hat und somit proportional mehr Umlage bezahlt.

Durch den freien Wettbewerb an den Ladepunkten führt der »Dienstleister« wieder Netzentgelte an den Netzbetreiber ab. Diese werden wieder angerechnet. Bei 10 Mio. eFahrzeugen und einem Bedarf von ca. 23.400 GWh* jährlich ist ein direkter Mittelrückfluss zu verbuchen.

*Berechnung des jährlichen Energiebedarfs für ePKWs:

Ø Tagesfahrleistung eines PKWs in Deutschland <40km

Ø Verbrauch eines Elektro-PKWs 16kWh/100km

365Tage x 40km x 16kWh/100km x 10 Mio. Fahrzeuge = 23.360.000.000 kWh = 23.360.000 MWh = 23.360 GWh

Ansprechpartner:

Markus Emmert

Fachbeirat und Leiter der BEM-Arbeitsgruppen

markus.emmert@bem-ev.de

0151-61530594