



Mannheim, 22.07.2020

MVV Energie ist als Betreiber von Ladeinfrastruktur, als Elektromobilitätsprovider, als Vertrieb und Verteilnetzbetreiber interessiert an einem funktionierenden Markt für Elektromobilität, und wir setzen uns für ein Level-Playing-Field ein. Hinsichtlich des konsultierten Vorschlags zum Netznutzungsvertrag Elektromobilität (NNV-EMob) sehen wir jedoch erheblichen Klärungsbedarf. In der bereits wahrnehmbaren öffentlichen Diskussion zum Festlegungsverfahren wurde einerseits von Durchleitung gesprochen, bei der Ladekunden den Ladestrom zu Tarifen ihres Haushaltsstromlieferanten erhalten sollen. Andererseits wurde der Vorschlag vorgebracht, dass Netzbetreiber die Ladeinfrastruktur errichten sollen.

Beides entnehmen wir *nicht* dem Konsultationsdokument. Wir bitten die BNetzA entsprechend um Klarstellung und regen einen gemeinsamen Diskussionsprozess an. Desweiteren sind Begrifflichkeiten und Prozesse unklar.

1. Keine verpflichtende Durchleitung: Vertrag als optionale Zusatzvereinbarung gestalten

Der NNV-EMob und die Gestattung einer bilanziellen Durchleitung müssen optional bleiben, da sie gegenüber dem Status Quo des öffentlichen Lademarktes für Elektrofahrzeuge keine Verbesserungen in den zentralen Herausforderungen des Aufbaus öffentlicher Ladeinfrastruktur erwarten lassen:

- Die meisten öffentlich-zugänglichen Ladestationen funktionieren heute wie Tankstellen, an denen sowohl der jeweilige CPO als auch Dritte (Elektromobilitätsprovider - EMP) die Ladeinfrastruktur allen Ladekunden zu wettbewerblichen Preisen anbieten. Darauf sind Ladeinfrastruktur, Software und Abwicklungsprozesse bei aktuell über 20.000 Ladepunkten in Deutschland bzw. über 100.000 Ladepunkten in Europa ausgelegt. Es ist nicht erkennbar, wie der NNV-EMob und bilanzielle Durchleitung diesen bestehenden Zugang verbessern werden.
- In die Nutzungsgebühren für Ladeinfrastruktur kalkulieren CPO neben den Strombeschaffungskosten insbesondere die Abschreibungen für Netzanschluss, Stellplätze und Ladeinfrastruktur sowie Service- und Betriebsführungskosten ein. Selbst nach Abzug von Fördermitteln liegen die auf die Ladestrommenge umgelegten Bereitstellungskosten in der Regel deutlich über den durchschnittlichen Haushaltsstromtarifen, weshalb diese als Bezugsgröße ausscheiden. Die beschriebene Kostensituation lässt sich über das Förderprogramm „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ durch den Fördergeber für alle geförderten Ladestationen transparent nachvollziehen. Die bilanzielle Belieferung von Ladepunkten würde lediglich die Strombelieferung des CPO berühren, welche jedoch heute bereits einem intensiven Wettbewerb unterliegt. Auf die weiteren Kostenpositionen eines CPO

hätten weder NNV-EMob noch die bilanzielle Belieferung einen Einfluss und bliebe damit weitgehend wirkungslos.

- Der Zugang zu öffentlichen Ladestationen ist heute bereits aufgrund der Ladesäulenverordnung (LSV) und geltender Förderbestimmungen, die das punktuelle Laden („ad-hoc Zugang“) bzw. den verbindlichen Anschluss der Ladeinfrastruktur an Roaming-Netzwerke vorschreiben, geregelt. MVV Energie sieht hier durchaus einen Verbesserungsbedarf. Bspw. sollte ein Plattform-übergreifender Roamingzugang festgeschrieben werden, so dass Ladekunden über ihren EMP einen Zugriff auf alle öffentlich-zugänglichen Ladepunkte erhalten.
- Auffällige Preisaufschläge an bestimmten Ladepunkten oder für bestimmte Kundengruppen sollten einer kartellrechtlichen Überprüfung unterliegen. Einen wichtigen Beitrag sehen wir deshalb in der Sektoruntersuchung des Bundeskartellamts, die den Zugang von EMP und Ladekunden zu öffentlich-zugänglicher Ladeinfrastruktur untersuchen wird.

2. Neue Hemmnisse für den Ausbau von Ladeinfrastruktur vermeiden: Ziele und Wirkung der geplanten Maßnahmen in transparentem Stakeholderprozess ermitteln

Als CPO wie auch als EMP sehen wir Widersprüche zum derzeit genutzten energiewirtschaftlichen Rollenmodell und zu Marktkommunikationsprozessen. Kritisch sehen wir bspw., dass der Vertragsentwurf die Schnittstelle zwischen einem (physischen) Netzbetreiber und einem Ladepunktbetreiber sein soll, der widersprüchlich zugleich als Netznutzer und als Betreiber eines Ladepunktnetzes bezeichnet wird, ohne dass er Aufgaben eines Netzbetreibers wahrnimmt.

- Den Ladepunktbetreiber zum Bilanzkreisverantwortlichen zu machen, bedeutet eine völlig neue Rolle für diesen. Neue Strukturen und Prozesse müssten von den meisten CPO zunächst neu implementiert werden, was die Bereitstellungskosten für öffentliche Ladeinfrastruktur durch erhöhten Prozessaufwand weiter erhöht.
- Es wird von einer viertelstundenscharfen Netzzeitreihe gesprochen. Welchen Zweck erfüllt diese Zeitreihe, wenn tatsächliche Ladevorgänge an den Ladepunkten in der Regel unabhängig von Viertelstundenintervallen durchgeführt und messtechnisch erfasst werden? Wie erfolgt eine lieferantengenaue Abgrenzung der Ladevorgänge und welche Abweichungen sind dabei zu erwarten? Für eine Durchleitung müsste jedem Betreiber einer Ladestation der Privatkundenstrompreis des Ladekunden bekannt sein. Zur Abrechnung der Ladevorgänge müsste der CPO den Ladestromkostenanteil vom Ladekunden-Lieferanten erstattet bekommen und nicht wie im Roaming die gesamten Bereitstellungsgebühren von dritten EMP.
- Wie sieht das zukünftige Messkonzept aus, das eine endkundenspezifische Belieferung einer Marktlotation (MaLo) ermöglichen soll? Für reine Unterabnahmestellen, für die keine Messwerte erhoben werden, kann die Vereinbarung nicht umgesetzt werden: Wenn an einer MaLo heute 10 Ladepunkte angeschlossen sind, die jeweils über eichrechtskonforme Unterzähler gemessen und abgerechnet werden, müssen diese eichrechtskonformen Unterzähler zukünftig separate MaLos werden? Wie wirkt sich das geänderte Messkonzept auf die Messentgelte aus? Wie verändert sich der Mess- und Abrechnungsaufwand, um die Kleinmengen zu bilanzieren und abzurechnen?

- Im Übrigen raten wir davon ab, den Ladepunktbetreiber begrifflich ("Ladepunkt-netzbetreiber") und organisatorisch (Aufgaben wie Bilanzierung, Bezeichnung eines Ladepunktes als Netzkopplungspunkt) in die Nähe eines Netzbetreibers zu rücken. Er ist kein Netzbetreiber und eine Summe von Ladepunkten ist kein Netz.

3. Ausbau öffentlich-zugänglicher Ladeinfrastruktur: Systematische Ausbauplanung und wettbewerbliche Vergabe

Kommunen werden zukünftig eine zentrale Rolle im bedarfsgerechten Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur spielen müssen, da der Ausbau der Elektromobilität einerseits in die kommunale Planung zur Umsetzung der Verkehrswende integriert werden muss und andererseits die Kommunen selbst als Grundstückseigentümer öffentlicher Flächen ein wichtiger Akteur im Lademarkt sein werden.

In ihrem Sondergutachten 2019 hatte die Monopolkommission die Vergabepaxis der Kommunen einer kritischen Betrachtung unterzogen. Zur weiteren Untersuchung des Lademarktes wird das Bundeskartellamt in einer Sektoruntersuchung nun die Vergabepaxis bei Planung und Bereitstellung geeigneter Flächen untersuchen. Dies erscheint ein notwendiger Schritt, um mögliche Hemmnisse beim weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur frühzeitig zu erkennen und wirksam zu beheben.

Insgesamt bleibt der Grund für das in der Verfahrenseröffnung formulierte Anliegen unklar, dem Nutzer öffentlicher Ladeinfrastruktur zu ermöglichen, den benötigten Ladestrom auch bilanziell bei einem Energielieferanten seiner Wahl zu beziehen, statt über Roaming.

Wir schlagen vor, die zahlreichen sehr grundsätzlichen Fragen in einem Workshop unter Beteiligung von Vertretern aus den Bereichen Ladeinfrastrukturbetrieb, Mobilität, Netz, Recht und Marktkommunikation zu diskutieren, um für das Anliegen der BNetzA konstruktive Vorschläge zu entwickeln.

