

Berlin, den 11.08.2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

gern nehmen wir die Möglichkeit wahr kurz zu der Konsultation zur konkurrierenden Kapazitätsvergabe nach Art. 8 Netzkodex Kapazitätszuweisung (984/2013 (EU)) Stellung zu nehmen.

Die konkurrierende Kapazitätsvergabe ist tatsächlich ein marktnaher Allokationsmechanismus, der es erlaubt, Kapazität gezielter (da wo sie nachgefragt bzw. benötigt wird) bereitzustellen. Dieser Mechanismus verstärkt allerdings den bereits vorhandenen Bedarf der Marktakteure nach Sichtbarkeit und Verständnis bezüglich der Entwicklung der technisch verfügbaren Kapazitäten. Diese fehlende Sichtbarkeit wird die positive Wirkung der konkurrierenden Kapazitätsvergabe auf den Markt hemmen.

Die Höhe der technisch verfügbaren Kapazität ist zeitabhängig an mehreren Punkten in den Netzen sehr variabel (Oberkappel Exit, Wallbach Exit, Eynatten, Obergailbach Exit, etc... um hier nur ein paar Beispiele zu nennen). Diese Variationen erfolgen auch sehr kurzfristig und sind für Transportkunden weder vorhersehbar noch nachvollziehbar.

Um eine Buchungsstrategie zu entwickeln braucht ein Transportkunde aber Informationen über die Entwicklung der technisch verfügbaren und freien Kapazitäten und muss in der Lage sein, mögliche Engpässe im Netz vorausszusehen. Zur Zeit ist das Transportsystem aus Händlersicht jedoch komplex und intransparent (Bezüglich der veröffentlichten Daten; aber es fehlt auch an Aufklärung z.B. über das Zusammenspiel der zwei Marktgebiete). Unter diesen Umständen sind Transportkunden nicht in der Lage Projektionen in die Zukunft zu machen, zukünftige Engpässe vorherzusehen und entsprechend alternative Vorsorge zu treffen. Diese fehlende Sichtbarkeit trägt stark dazu bei, dass der Buchungshorizont der Händler zunehmend kurzfristiger wird. Dabei haben die Händler eine Schlüsselrolle inne: Sie sind sowohl im vor- als auch im nachgelagerten Markt aktiv und können Marktveränderungen antizipieren (z.B. von LT-Verträgen zu LNG-Spot). Insgesamt gibt es also einen deutlichen Bedarf seitens der Händler nach einer besseren Nachvollziehbarkeit der Verfügbarkeit der technischen Kapazitäten und deren kurz- bis mittelfristiger Entwicklung, sonst wird der Markt sich letztlich auf kurzfristige Arbitragegeschäfte begrenzen.

Damit die Händler die Entwicklung im Transportsystem besser erfassen können, wäre folgender Lösungsweg zu empfehlen:

Es sollte ein regelmäßiger Austausch zwischen Fernnetzbetreiber (FNB) und Netznutzern stattfinden, um die mittelfristig (>1-2 Jahre) möglichen Engpässe zu ermitteln und verschiedene Szenarien der Kapazitätsentwicklung mittelfristig zu durchdenken/bestimmen. Dies bedarf eines offenen Dialogs und Bemühungen seitens der FNB, um die Netznutzer abzuholen. Die Entwicklungen innerhalb und zwischen den Marktgebieten müssten für die Händler verständlich und zuverlässig vorhersehbar sein. Der Netzentwicklungsplan bietet zwar eine Plattform für einen Austausch über die physische Entwicklung der Netze aber die kommerzielle Zuteilung der Kapazitäten und die Veränderungen bleiben für die Händler nicht nachvollziehbar.



Idealerweise müssten auch die FNB der benachbarten Länder in diesen Dialog involviert werden.

Zudem müsste es auch bei einer kurzfristigeren Betrachtung transparente, für die Händler nachvollziehbare Regeln für die Zuteilung von technisch verfügbaren Kapazitäten an den Netzknoten geben. Die in Auktionen angebotenen technisch verfügbaren Kapazitäten variieren auch sehr kurzfristig ohne für die Händler nachvollziehbare Gründe: mehr Transparenz und Erklärung der Logik sind notwendig.