

A. Allgemeines

1.

Es ist eine zweckmäßige Klarstellung, dass die Errichtung von Wasserstoffinfrastrukturen auf Verteilernetzebene auch ohne Fahrplan rechtlich zulässig ist. § 71k GEG enthält über den Einbau von H₂-ready Heizungen hinaus keine regulatorischen Vorgaben zum Betrieb von Wasserstoffnetzen.

2.

Zu begrüßen ist, dass der Festlegungsentwurf gegenüber dem Eckpunktepapier nicht mehr grundsätzlich fordert, dass der Fahrplan mit der kommunalen Wärmeplanung übereinstimmen muss. Hilfreich ist die Feststellung, dass mehrere Wasserstoffnetzausbaugebiete innerhalb der Zuständigkeit derselben nach Landesrecht für die Wärmeplanung zuständigen Stelle in einem Fahrplan zusammengefasst werden können. Zugleich sind weitere örtliche Einschränkungen aber nicht angezeigt, insbesondere kann der Fahrplan auch Maßnahmen betreffen, die nur zum Teil innerhalb eines in der Wärmeplanung ausgewiesenen Wasserstoffnetzausbaugebiets (§ 26 WPG) liegen (wobei nur innerhalb gelegene Anschlussnehmer Rechte aus § 71k GEG herleiten können). Ebenso können zwei verschiedene Fahrpläne Maßnahmen betreffen, die innerhalb eines Wasserstoffnetzausbaugebiets liegen. Trotz Einteilung in ein Gebiet nach der Bestands- und Potentialanalyse (§§ 15 f. WPG) können die planerischen Bedürfnisse unterschiedliche Fahrpläne rechtfertigen. Inhalte aus der kommunalen Wärmeplanung dürfen nicht zu notwendigen Inhalten eines Fahrplans gemacht werden.

Die Festlegungserwägungen verweisen sodann maßgeblich auf Verbraucherschutzaspekte. Allerdings hat § 71k GEG nur zum Teil solche Erwägungen zum Hintergrund. Der Einbau einer neuen Gasheizung kann den Zielen der Bestimmung auch dann noch entsprechen, wenn statt Wasserstoff später ein anderes grünes Gas als Heizenergie verwendet wird. Die Anknüpfung an das Zieljahr 2045 sowie die gewollte, technologieneutrale Ausgestaltung des GEG offenbaren dies. Die Vorschrift dient somit primär dem Klimaschutz; die Ausgestaltung der Fahrpläne daher hat unter verhältnismäßiger Berücksichtigung aller Zielbestimmungen des § 71k GEG zu erfolgen.

B. Struktur Informativischer Teil des Fahrplans

3.

Die Ziffer ist ersatzlos zu streichen (Verweis auf A.4). Die Rechtswirkung einer Verbindlichkeitserklärung in Bezug auf einen bindenden Vertrag ist nicht klar. Die einreichenden Stellen müssen eine Verbindlichkeit zusichern, die gar nicht zugesichert werden kann (z.B. hinsichtlich der Dauer der Versorgungsunterbrechung oder des

Endes der Belieferung mit Erdgas). Eine Verbindlichkeitserklärung kann nicht formuliert werden könnte, ohne dass sie in Richtung Zusicherung/Garantie ausgelegt werden könnte.

C. Struktur planerischer Teil des Fahrplans

1.

c)

Positiv ist, dass *Ausweitungen* des Umstellungsgebiets auch nach Ablauf der Frist des 30.6.2028 möglich ist und auch die dafür genannten Gründe sind überzeugend. Gleichwohl dürfen die Anforderung ein spätere *Ausweitungen* des Umstellungsgebiets nicht zu streng gesetzt werden. In den Fokus gerückt werden vor allem Verbraucherschutzargumente. Eine Ausweitung kann sich aber auch aus Klimaschutzabwägungen heraus ergeben, wenn den Anlagenbetreibern entgegen ursprünglichen Planungen keine anderen, wirtschaftlich vertretbaren GEG-konformen Versorgungsoptionen zur Verfügung stehen (Beispiel: ein ursprünglich geplantes Fernwärmenetz wird doch nicht errichtet). Klimaschutzbelange sind die maßgebliche Zielsetzung des GEG, ein möglicher Konflikt mit Verbraucherschutzbelangen muss und kann aufgelöst werden.

Forderung: Statt der aktuell im Beschlussentwurf vorgesehenen pauschalen Anforderung an eine Ausweitung des Umstellungsgebiets („keine Mehrbelastung“) ist ein Wertungsspielraum einzuführen. Die Formulierung sollte lauten, dass *„keine unangemessene Mehrbelastung von Verbrauchern unter Berücksichtigung aller betroffenen Interessen und Belange“* vorliegen darf.

3.

b)

Sinnvoll ist die Klarstellung in den Erwägungen, dass der Umstellungszeitpunkt nur so genau wie möglich angegeben werden muss und sich daran (reguläre) Änderungen ergeben können. Die BNetzA erkennt, dass es eine nicht sicher prognostizierbare Angabe ist, die von verschiedenen Faktoren abhängt, die auch außerhalb der Verantwortlichkeit der einreichenden Stellen liegen können. Der Widerspruch zur Festlegung unter A.4, dass der Fahrplan ohne Bezug auf konkrete Aussagen „insgesamt verbindlich“ sei, ist offensichtlich.

c)

Aus Gründen der Versorgungssicherheit ist es zweckmäßig, dass die Möglichkeit einer zeitweisen Parallelversorgung mit sowohl Wasserstoff als auch Erdgas klargestellt wird.

4.

a)

Die Vorgabe einer Betrachtung der prognostischen Entwicklung wurde unserer Auffassung nach bereits im informellen Verfahren zurecht kritisiert und ist ersatzlos zu streichen. Wir erkennen, dass keine verbindliche Zusicherung der ausreichenden Wasserstoff-Erhältlichkeit samt entsprechender Nachweise mehr verlangt wird. Aber auch eine plausible Prognose ist zu weitreichend. Ein Prognoseerfordernis geht ohne überzeugenden Grund über die gesetzlichen Anforderungen und die Prüfungskompetenz der BNetzA hinaus, die nur verlangen, dass „der Fahrplan in Übereinstimmung mit den Netzentwicklungsplänen der Fernleitungsebene stehen oder der Gasverteilnetzbetreiber darlegen (muss), wie vor Ort ausreichend Wasserstoff produziert und gespeichert werden kann“ (BT-Drs. 20/7619, S. 93 sowie § 71k Abs. 1 Nr. 2a) Hs. 2 GEG). Bei Übereinstimmung mit den Netzentwicklungsplänen oder bei Darlegung der lokaler Wasserstoffverfügbarkeit ist die Frage der Verfügbarkeit offensichtlich als im Rahmen der Plausibilisierung abschließend nachgewiesen anzusehen. Die Gesetzesvorgabe wird um ein Erfordernis aus dem Aufgabenbereich der Lieferanten verschärft.

Unklar ist daneben die Rechtsfolge einer nach Prüfung der BNetzA „ungünstigen“ Prognose. Hier sollte zumindest klargestellt werden, dass bei einer solchen nicht zu einer Versagung der Genehmigung kommt, sondern eine Prognose lediglich der Information der Gebäudeeigentümer als Teil der Entscheidungsfindung dient.

b)

Über die Prognose nach lit. a) hinausgehende Darlegungen sind mit § 71k GEG nicht zu begründen.

c)

Gesetzlicher Maßstab für die Genehmigung eines Fahrplans ist seine Plausibilität. Formulierungen wie „sind zu begründen“ entsprechen dem nicht und lassen einen Maßstab vermuten, der bei einer Prognose im Rahmen einer Plausibilisierung viel zu

weitreichend ist. Stattdessen sollte formuliert werden: „Die in der Prognose dargestellten Entwicklungen sind auf sachgerechte Erwägungen zu stützen, die die Prognose plausibel erscheinen lassen.“

5.

a)

Es ist zweckmäßig, dass die BNetzA Verschiebungen bei den Zwischenschritten und der Versorgungsunterbrechung akzeptieren will. Dabei weisen wir darauf hin, dass die baulichen und technischen Maßnahmen nicht aus Fokussierung auf Verbraucherschutzaspekten zu kleinteilig und ausführlich angegeben werden sollten. Der Widerstreit planerischer Anforderungen zu einer insgesamt Verbindlichkeit wird

d)

Zwischenschritte und Meilensteine eines sich fortentwickelnden, planerischen Prozesses können nicht verbindlich sein. Das wäre allerdings die Konsequenz, wenn im allgemeinen Teil unter A.4 die insgesamt Verbindlichkeit des Fahrplans festgelegt wird. Wir verweisen auf unsere dortigen Ausführungen. Es ist aus Verbraucher- und Investitionsschutzgesichtspunkten auch gar nicht erforderlich, dass die Zwischenschritte verbindlich sind, solange das Ergebnis stimmt.

6.

Eine Beurteilung der Minderung der Treibhausgasemissionen oder der Einhaltung der Klimaschutzziele ist für Netzbetreiber mangels Datenlage nicht möglich. Hier sollte ein Verweis auf die nach Landesrecht für die Wärmeplanung zuständigen Stellen ausreichen. Die Erwägungen gehen davon aus, dass nur Daten erforderlich sind, die der zuständigen Stelle infolge der kommunalen Wärmeplanung bereits vorliegen und dass diese sich längst mit den Klimaschutzzielen auseinandergesetzt hat. **Wir fordern daher**, dass dem Festlegungsentwurf die Worte *„Die nach Landesrecht für die Wärmeplanung zuständigen Stellen legen im Fahrplan dar, dass (...)“* vorangestellt werden.

7.

a)

Unser Unternehmen erkennt an, dass eine weitreichende Freiheit bei der Ausgestaltung der Businesspläne eingeräumt werden soll. Angesichts der wirtschaftlichen Ungewissheit in Bezug auf den Wasserstoffmarkt ist das auch dringend erforderlich.

Soweit nun eine Beschaffungsstrategie gefordert wird, verkennt dies die Aufgabe eines Infrastrukturbetreibers.

b)

Ein Investitionsplan mit zwei- bis dreijährigen Meilensteinen entspricht der gesetzlichen Vorgabe in § 71k Abs. 2 GEG. Eine Darlegung der konkreten Kosten der Versorgungsumstellung sowie der Umrüstung und des Austauschs der nicht umrüstbaren Verbrauchsgeräte ist im Zeitpunkt der Fahrplannerstellung mangels Bekanntheit jedoch nicht möglich. Es ist überzeugend, dass die BNetzA das anerkennt und nur eine Darlegung verlangt, wie die Kostentragung ausgestaltet werden soll.

Es ist hinnehmbar, dass der Investitionsplan transparent erkennen lassen muss, wenn die Umrüstungskosten, ungeachtet ihrer tatsächlichen Höhe, durch die Heizungsanlagenbetreiber selbst zu tragen sind. Wenn aber zugleich eine transparente Darlegung möglicher Kostenrisiken gefordert wird, überspannt das die gesetzlichen Anforderungen in § 71k Abs. 1 Nr. 2b) GEG und die Fokussierung auf den Verbraucherschutz.

d)

Unser Unternehmen sieht, dass nicht mehr der Nachweis der ökonomischsten Versorgungsalternative gefordert wird. Gleichwohl geht auch der Vergleich unterschiedlicher Optionen auf Vollkostenbasis deutlich über die Vorgaben des GEG hinaus. Als Ziel und Maßstab der Wirtschaftlichkeitsberechnung greift der Entwurf systemwidrig auf Vorgaben des WPG und seiner Gesetzesbegründung zurück. Sofern das Gesetz die Prüfung der wirtschaftlich gesicherten Umstellung der Netzinfrastruktur auf Wasserstoff zum Prüfungsprogramm der BNetzA macht, ist diese Anforderung ausweislich der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 20/7619, S. 94) lediglich im Kontext der Gewährleistung der Versorgungssicherheit zu verstehen.

D. Nachweise

3.

a)

Angesichts der engen zeitlichen Vorgaben und der Gefahr faktischer Fristverkürzungen ist es sinnvoll, dass die Regelung eine zeitliche Flexibilisierung vorsieht, indem der geforderte Auszug aus dem Netzentwicklungsplan innerhalb der ersten Überprüfung des Fahrplans nachgereicht werden kann.

Es sollte jedoch nicht nur für den Fall der nachträglichen Ausweitung des Umstellungsgebiets die Möglichkeit einer späteren Berücksichtigung im Netzentwicklungsplan geben, sondern auch, wenn entgegen heutigen Erwartungen ein Umstellungsgebiet nicht bis zum 30.06.2030 im Netzentwicklungsplan enthalten ist. Die Inhalte des Netzentwicklungsplans liegen nicht im Einflussbereich der einreichenden Stellen. Die Erwägungen sollten daher um folgende Ausnahme ergänzt werden: *„Der geforderte Auszug aus dem Netzentwicklungsplan kann ausnahmsweise auch innerhalb der zweiten Überprüfung des Fahrplans nach § 71k Abs. 3 S. 1 GEG nachgereicht werden, wenn die einreichenden Stellen innerhalb der ersten Überprüfung darlegen, dass die Aufnahme in den Netzentwicklungsplan nach wie vor plausibel ist und dass sie bisher allen erforderlichen Mitwirkungsmöglichkeiten nachgekommen sind, um eine Aufnahme in den Netzentwicklungsplan zu erreichen, insbesondere entsprechende Bedarfsmeldungen abgegeben haben.“*

erfolgen.

b)

Es ist gesetzliche Vorgabe, dass der Gasverteilernetzbetreiber darlegt, wie vor Ort ausreichend Wasserstoff produziert und gespeichert werden kann. Die Darlegung einer gesicherten Wasserstoffversorgung ist gesetzlich nicht vorgesehen. Nach dem Gesetz ist die Darlegung auch nur erforderlich, wenn der Fahrplan nicht bereits in Übereinstimmung mit den Netzentwicklungsplänen der Fernleitungsnetzebene steht. Nach dem Entwurf läge eine dezentrale Lösung zudem bereits dann vor, wenn in irgendeinem Umfang ein Bezug aus lokaler Erzeugung erfolgen sollte („nicht ausschließlich aus vorgelagerten Netzebenen bezogen wird (dezentrale Lösung)“). Das ist zu weitreichend. Letztlich kann nur soweit wie möglich und zumutbar die Produktionsweise, der Produktionsort, die Speichermöglichkeiten, die geplante Absicherung und die Gewährleistung der Versorgungssicherheit sowie ggf. die Abkoppelung vom vorgelagerten Netz angegeben werden.

6.

Es ist zweckmäßig, Klarstellungen vorzunehmen, um möglichen Ausuferungen vorzubeugen. Es würde die Prüfungscompetenz der BNetzA überschreiten, wenn ohne Beschränkung auf bestimmte Nachweise und Voraussetzungen Nachforderungen zulässig wären. Satz 1 der Ziffer sollte daher lauten: *„Unter angemessener Berücksichtigung aller berührten Belange und Interessen objektiv erforderliche Nachweise, die insbesondere im Verhältnis zum Besorgungsaufwand stehen, können bis zur Genehmigung des Fahrplans nachgefordert werden.“* Die beiden folgenden Sätze, vor

allem die Betonung des Erfordernisses einer angemessenen Fristsetzung, könnten beibehalten werden.

E. Format

5.

b)

Die Veröffentlichung des Fahrplans ist gesetzliche Vorgabe. Es ist zur Wahrung von Geschäftsgeheimnissen förderlich, dass anders als noch im Eckpunktepapier die Veröffentlichung der Antragsunterlagen mit Anhängen und allen Bestandteilen nicht mehr vorgesehen wird.

F.

2.

Die Klarstellung, dass der Fahrplan bis zum 30.06.2028 eingereicht, aber nicht genehmigt sein muss, wird begrüßt.

3.

Erst mit der Genehmigung wird der Fahrplan wirksam. Es ist dennoch eine sinnvolle Klarstellung, dass die Vertragsparteien während des Prüfungsprozesses durch die BNetzA bis zur Genehmigung Anpassungen ihrer Vereinbarung vornehmen können.

4.

e)

Unser Unternehmen begrüßt, dass der Entwurf das Erfordernis regulärer Änderungen ohne Beschränkung auf bestimmte Inhalte anerkennt und es genügen lässt, wenn diese innerhalb der turnusmäßigen Überprüfung mitgeteilt werden, um eine Aktualisierung des Fahrplans durchzuführen. Als reguläre Änderungen sind dabei alle Änderungen anzusehen, die nicht geeignet sind, die Feststellung des Scheiterns des Fahrplans im Sinne von § 71k Abs. 4 GEG zu begründen.

Völlig unklar ist jedoch, in welchem Verhältnis die Klarstellung zulässiger Änderungen zur Festlegung einer insgesamt Verbindlichkeit unter Ziffer A.4 steht.

Forderung: Im Ergebnis ist die Ziffer daher zu streichen und auf die Klarstellung zu konzentrieren: *„Änderungen am Fahrplan sind zulässig, solange sie nicht geeignet sind, die Feststellung des Scheiterns des Fahrplans im Sinne von § 71k Abs. 4 GEG zu*

16. September 2024

begründen. Sie sind innerhalb der turnusmäßigen Überprüfung mitzuteilen, um eine Aktualisierung des Fahrplans durchführen zu können.“