

## Eröffnung eines Festlegungsverfahrens zur Integration von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen und steuerbaren Netzanschlüssen nach § 14a Energiewirtschaftsgesetz

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Verschiedene Studien zeigen, dass beim aktuellen Markthochlauf von Elektromobilität in den nächsten Jahren nicht davon auszugehen ist, dass eine großräumige Netzdestabilisierung von Seiten der Elektromobilität ausgeht.

Mittel- und langfristig wird es jedoch, insbesondere auch unter dem Aspekt der Zunahme von regenerativer Energieerzeugung, notwendig werden, die privaten Ladevorgänge so zu steuern, dass punktuelle Überlastungen im örtlichen Netz vermieden werden und Ladevorgänge von Spitzenzeiten in Schwachlastzeiten verschoben werden können.

Dieses ist grundsätzlich sinnvoll, denn es stellt eine kosteneffiziente Übergangslösung zur Integration weiterer nicht-öffentlicher Ladepunkte oder Wärmepumpen dar, bis Ausbau und Digitalisierung der Netze im hinreichenden Maße erfolgt sind. Zugleich ermöglicht es die Annäherung an einen optimalen Netzausbau in der Weise, dass die Netzkapazität nicht auf Dauer an Spitzenlasten ausgerichtet werden muss. Dies schont Ressourcen und letztlich das Budget der Verbraucherinnen und Verbraucher, die über Netzentgelte daran beteiligt werden.

Das vorliegende Eckpunktepapier der BNetzA zeigt Wege auf, wie eine solche bedarfsabhängige Steuerung des Netzes durch die Verteilnetzbetreiber ausgestaltet werden könnte. Positiv ist, dass der Entwurf keine Abschaltung von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen (SteuVE) wie z. B. nicht-öffentliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge vorsieht, sondern sich auf eine deutliche Reduzierung der Anschlussleistung beschränkt.

Nutzer von Elektroautos müssen jederzeit in der Lage sein, ihr Fahrzeug aufzuladen, auch wenn dies dann ggf. länger dauert. Andernfalls wird der Hochlauf der Elektromobilität durch Verunsicherung auf Seiten der Verbraucher unnötig gebremst.

Um so wichtiger ist es, im Eckpunktepapier klarer herauszuarbeiten, wie lange ein solcher Steuerungseingriff vom VNB dauern und wie häufig er davon Gebrauch machen darf. Drosselungen der Anschlussleistung dürfen nur eine Ausnahme zum Schutz des Netzes sein. Sie dürfen aus Sicht des ADAC keinesfalls zu einer unplanbaren, längerfristigen Einschränkung einer nicht-öffentlichen Ladeeinrichtung führen, vor allem, wenn zudem die Netzbelastungen im Falle der Statischen Steuerung nur rein rechnerisch bestehen.

Aus dem gleichen Grunde sollte daher auch die zugesicherte Anschlussleistung vor Abschluss des Festlegungsverfahrens, aber auch danach regelmäßig auf den Prüfstand gestellt und ggf. angepasst werden, um unnötig starke Drosselungen von Anschlussleistungen zu vermeiden.

Positiv aus Verbrauchersicht ist der im Eckpunktepapier vorgeschlagene Mechanismus, dass mit einer zukünftigen Eingriffsmöglichkeit der Verteilnetzbetreiber Haushalten keine Neuanschlüsse von Wärmepumpen oder privaten, nicht-öffentlichen Ladepunkten für Elektroautos mehr mit Verweis auf die mangelnde Netzkapazität verwehrt werden dürfen.

Steigende Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen werden zwangsläufig auch eine vermehrte Installation von solchen nicht-öffentlichen Ladeeinrichtungen nach sich ziehen. Diese Entwicklung ist generell auch wünschenswert, da sie Möglichkeiten eröffnet, in Verbindung mit einer PV-Anlage Elektroautos zuhause direkt mit erneuerbarem Strom zu laden. Dadurch wird das Verteilnetz entlastet und die öffentliche Ladeinfrastruktur steht vermehrt denen zur Verfügung, die über keine eigene Lademöglichkeit zuhause verfügen und auf das öffentliche Ladesäulennetz angewiesen sind.

Positiv zu werten ist die im Eckpunktepapier vorgesehene Übergangsfrist für Bestandsanlagen bis Ende 2028. Kritisch hingegen sieht der ADAC die verpflichtende Teilnahme von Haushalten an den Steuerungsmaßnahmen der Verteilnetzbetreiber. Primär sollten marktwirtschaftliche Anreize dem Verbraucher die Option bieten, seine Verbrauchseinrichtungen netzdienlich zu betreiben (also mit Eingriffsmöglichkeiten des Versorgers). Dies sieht das Eckpunktepapier über eine Reduktion der Netzentgelte auch vor. Allerdings sollte Haushalten, die ihre Ladestation zuhause mit einem abweichenden Nutzungsmuster und erhöhten Anforderungen an die Verfügbarkeit betreiben möchten, diese Möglichkeit auch weiterhin offenstehen.

Genannte marktwirtschaftliche Anreize müssen dabei so ausgestaltet sein, dass sie eine hinreichende Lenkungswirkung entfalten und den Verbrauchern eine faire Kompensation bieten. Noch geht aus den Eckpunkten bisher jedoch nicht hervor, wie hoch die Reduktion der Netzentgelte sein wird, so dass zu deren Angemessenheit noch keine Aussagen getroffen werden können. Der ADAC lehnt eine bloße Vergütung für Mehraufwände bei der Installation von Anschluss- und Messeinrichtungen ab. Dies würde keinen hinreichenden Impuls bei den VNB für den weiterhin dringlichen Netzausbau setzen.

ADAC e.V.  
Büro Berlin  
Unter den Linden 38  
10117 Berlin  
E-Mail: [buero-berlin@adac.de](mailto:buero-berlin@adac.de)