

Stellungnahme

# Stromspeicher-Strategie

Entwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft  
und Klimaschutz (BMWK)



Berlin, Januar 2024

## 1. Bidirektionales Laden im erneuerbaren Energiesystem

Der VDA bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und wird im Folgenden auf den für den Verband und seine Mitgliedsunternehmen wesentlichen Aspekte der geplanten Stromspeicher-Strategie eingehen.

Mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien wachsen die Anforderungen an das Energiesystem. Das erklärte Ziel der Bundesregierung, den Anteil der erneuerbaren Energien im Stromsystem bis 2030 auf 80 Prozent zu steigern, kann auf sinnvolle Weise nur mit einer stark flexibilisierten Stromnachfrage sowie mithilfe von entsprechenden Speichertechnologien erreicht werden. Elektrofahrzeuge werden den wachsenden Flexibilitäts- und Speicherbedarf mittels intelligenter- und bidirektionaler Ladetechnologien deutlich kosteneffizienter decken können als eigens dafür zu errichtende Speicheranlagen. Dies wurde bereits in verschiedenen Projekten deutscher Automobilhersteller und Technologieunternehmen technologisch erprobt und nachgewiesen.

Für das intelligente Laden von Elektrofahrzeugen, d.h. das Laden in Zeiten hoher Verfügbarkeit erneuerbarer Energie oder niedriger lokaler Netzauslastung, wurden in den vergangenen Monaten wichtige Weichenstellungen vorgenommen. Dies betrifft die verbindliche und lückenlose Einführung flexibler Stromtarife, die von allen ausnahmslos allen Stromanbietern bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden muss, ebenso wie die Einführung zeitvariabler Netzentgelte, die nach den Festlegungen der Bundesnetzagentur ebenfalls zum Jahr 2025 erwartet wird. Die Beschleunigung des Rollouts intelligenter Messsysteme einschließlich des sog. Smart-Meter-Gateways wird die Verbreitung intelligenter Ladesysteme zusätzlich begünstigen.

Für das bidirektionale Laden mangelt es hingegen noch an einem passenden regulatorischen Rahmen. Mit bidirektionalen Ladetechnologien können Elektrofahrzeuge in Abhängigkeit von flexiblen Strompreisen und zeitvariablen Netzentgelten in Zeiten hoher erneuerbarer Stromerzeugung und niedriger lokaler Netzauslastung geladen werden, und den zwischengespeicherten Strom darüber hinaus wieder in das Hausnetz (Vehicle-to-Home; V2H) oder das öffentliche Netz (Vehicle-to-Grid; V2G) rückspeisen. Auf diese Weise können Elektrofahrzeuge in Zukunft dazu beitragen, erneuerbare Energien effizienter zu nutzen und die volkswirtschaftlichen Kosten des Energiesystems zu reduzieren. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stromversorgung sinken, die Elektromobilität gewinnt durch neue Erlösquellen zusätzlich an Attraktivität. Im Rahmen von Netz- und Systemdienstleistungen kann das bidirektionale Laden künftig zudem zur Stabilisierung der Stromnetze beitragen.

Erste rückspeisefähige Fahrzeugmodelle sind bereits heute im Markt verfügbar. In den kommenden Jahren ist mit einer stark wachsenden Anzahl an bidirektionalen Fahrzeugen zu rechnen. Entsprechende Geschäftsmodelle werden gegenwärtig entwickelt, erprobt und in den nächsten Jahren im Markt eingeführt. Damit sich das bidirektionale Laden im Massenmarkt etablieren kann, sind aus Sicht der Automobilindustrie jedoch noch regulatorische Weichenstellungen erforderlich, die die Bundesregierung möglichst zeitnah angehen sollte.

## 2. Das bidirektionale Laden in der Stromspeicher-Strategie der Bundesregierung

Angesichts der großen Potenziale des bidirektionalen Ladens hat die Regierungskoalition in ihrem Koalitionsvertrag richtigerweise festgehalten, das bidirektionale Laden ermöglichen zu wollen. Mit der Berücksichtigung des bidirektionalen Ladens in dem vorliegenden Entwurf der Stromspeicher-Strategie bekräftigt die Bundesregierung die Intention, die Markteinführung bidirektionaler Ladetechnologien in Deutschland mit einem geeigneten regulatorischen Rahmen unterstützen zu wollen.

Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung hat der politische Beirat der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur unter Beteiligung aller relevanten Stakeholder einen umfassenden Bericht zum aktuellen Stand der Technologien, der Verfügbarkeiten bidirektionaler Fahrzeuge und Ladeeinrichtungen sowie konkreter Handlungsempfehlungen zur Unterstützung der Markteinführung des bidirektionalen Ladens erarbeitet. Die Automobilindustrie begrüßt ausdrücklich, dass die Bundesregierung in ihrer Stromspeicher-Strategie auf diesen Bericht des NLL-Beirats Bezug nimmt und sich das Ziel zu eigen macht, das bidirektionale Laden diskriminierungsfrei zu ermöglichen.

Die zügige und vollständige Umsetzung der Empfehlungen des Beirats der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur ist entscheidend, damit Deutschland Vorreiter und globaler Leitmarkt bei bidirektionalen Ladetechnologien werden kann. In diesem Zusammenhang sollte die Bundesregierung aus Sicht des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) folgende Maßnahmen prioritär und möglichst noch im Laufe des ersten Halbjahres 2024 umsetzen.

## 3. Das bidirektionale Laden diskriminierungsfrei ermöglichen

- a. Damit sich das bidirektionale Laden im Markt etablieren kann, muss die wirtschaftliche Schlechterstellung des mobilen Speichers gegenüber stationären Speichern aufgehoben werden. Konkret benachteiligt die aktuelle Einordnung der Zwischenspeicherung von aus dem Netz entnommenen Kilowattstunden als „Letztverbrauch“ die Stromspeicherung im mobilen Speicher hinsichtlich der Pflicht zur Zahlung von Stromnebenkosten, da dieselbe Kilowattstunde Strom sowohl im Rahmen der Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug als auch bei dem eigentlichen Letztverbrauch an anderer Stelle – und damit doppelt – mit Stromnebenkosten belastet wird. Da die zu entrichtenden Stromnebenkosten mögliche Erlöse aus der Rückspeisung regelmäßig übertreffen werden, kann die Rückspeisung in das öffentliche Netz somit nicht wirtschaftlich betrieben werden.

Um mobile Speicher stationären Speichern wirtschaftlich gleichzustellen, dürfen bei der Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug für die anschließend rückgespeisten Strommengen keine Steuern, Netzentgelte, Abgaben und Umlagen anfallen. Es sollte also nur derjenige Stromnebenkosten bezahlen, der eine Kilowattstunde tatsächlich letztverbraucht. Derjenige, der eine Kilowattstunde nur zwischenspeichert und danach in das öffentliche Netz rückspeist, die Kilowattstunde also nicht letztverbraucht, muss für gezahlte Stromnebenkosten eine Gutschrift erhalten. Ziel ist, dass eine Kilowattstunde nur einmal, nämlich beim Letztverbrauch, mit Stromnebenkosten/Netzentgelten belastet wird. Die Abgrenzung der vor Ort und im Fahrzeug verbrauchten beziehungsweise der in das öffentliche Netz rückgespeisten Strommengen kann über eine Saldierung erfolgen.

Die Befreiung des zwischengespeicherten Stroms von Stromnebenkosten stellt wohlge-merkt keine Privilegierung dar, da lediglich eine Doppelbelastung vermieden wird. Alle Netzentgelte, Abgaben und Umlagen werden schließlich beim finalen Letztverbrauch entrichtet. Der NLL-Beirat hat konkrete Vorschläge unterbreitet, wie die Abschaffung der Doppelbelastungen umgesetzt werden kann.

- b.** Elektrofahrzeuge werden in der Regel an verschiedenen Ladepunkten laden und dabei unweigerlich sowohl Grün- als auch Graustrommengen aufnehmen. Vor dem Hinter-grund des in § 19 Abs. 1 iVm § 19 Abs. 3 EEG verankerten Ausschließlichkeitsprinzips entstehen somit Hindernisse, die die Attraktivität des bidirektionalen Ladens erheblich beeinträchtigen können. So führt eine gleichzeitige Zwischenspeicherung von Grau- und Grünstrom aktuell beispielsweise dazu, dass die betreffenden mobilen Speicher ihren Anspruch auf vorrangigen Netzanschluss und vorrangige Netzeinspeisung verlieren und damit gegenüber anderen Speicher- und Erzeugungsanlagen benachteiligt sind. Dar-über hinaus darf aufgrund des Ausschließlichkeitsprinzips für den im mobilen Speicher zwischengespeicherten Strom keine Vergütung nach dem EEG (Einspeisevergütung, Marktprämie) in Anspruch genommen werden. Um das bidirektionale Laden attraktiver zu gestalten, sollte der im mobilen Speicher zwischengespeicherte „grüne“ Strom seine aus-gewiesene Eigenschaft beibehalten und weiterhin als Grünstrom nach dem EEG geför-dert und vermarktet werden dürfen, selbst wenn das Elektrofahrzeug auch mit Graustrom be- und entladen wird. Das speicherbezogene Ausschließlichkeitsprinzip nach §§ 3 Nr. 1, 2, HS, 19 Abs. 3 EEG ist daher anzupassen.

Grundsätzlich ist für das bidirektionale Laden ein pragmatisches und umsetzbares Mess-konzept erforderlich, das die Abgrenzung von zwischengespeicherten Grau- und Grün-strom-Mengen sowie der ins öffentliche Stromnetz rückgespeisten Strommengen auch in der Praxis zulässt. Die Herausforderungen beim Betrieb bivalenter Speicher und der Anwendung der Saldierungsregel des EnWG zeigen, dass hier zusätzlicher regulatori-scher Handlungsbedarf besteht. Idealerweise sollte zur Abgrenzung von Strommengen auf MID-Zähler anstatt auf „mess- und eichrechtskonforme“ Messeinrichtungen abgestellt werden, sollte dies regulatorisch und verbraucherschutzrechtlich möglich sein. Perspekti-visch sind für das bidirektionale Laden weitere abrechnungs- und steuerrechtliche Fragen zu klären, etwa wenn beim Arbeitgeber geladener Strom am privaten Ladepunkt zuhause rückgespeist wird (Geldwerter Vorteil) oder wenn das bidirektionale Laden grenzüber-schreitend betrieben wird (MwSt.).

- c.** Mit der weiter anwachsenden Marktverfügbarkeit bidirektionaler Fahrzeuge dürfte ins-besondere das Vehicle-to-Home in den kommenden Jahren an Verbreitung gewinnen. Aufgrund der höheren Komplexität und der großen Anzahl der beteiligten Akteure ist das energiewirtschaftlich besonders attraktive Vehicle-to-Grid noch mit größeren Heraus-forderungen verbunden. Gemeinsames Ziel von Automobilindustrie, Energiewirtschaft und Ladebranche sind interoperable Plug&Play-Lösungen, die vom Fahrzeug, über den Lade- sowie den Netzverknüpfungspunkt bis hin zu den technischen Systemen der Energieversorger interoperabel funktionieren. Um die weitere Entwicklung interoperabler V2G-Lösungen zu unterstützen, sollte die Bundesregierung das Schaufensterprojekt „Bi-direktionale Flottenkraftwerke 2025“ trotz der angespannten Haushaltslage planmäßig durchführen.

## Ansprechpartner

### **Andreas Rade**

Geschäftsführer

[andreas.rade@vda.de](mailto:andreas.rade@vda.de)

### **Götz Schneider**

Leiter Abteilung Verkehr & Transport | Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

[goetz.schneider@vda.de](mailto:goetz.schneider@vda.de)

### **Loïc Geipel**

Referent für Klima und Energiepolitik

[loic.geipel@vda.de](mailto:loic.geipel@vda.de)

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 650 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

---

Herausgeber      Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243  
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright      Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung  
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version      Januar 2024