

# Empfehlungen zur Novellierung §14a EnWG

Einsatz von Elektrofahrzeugen im Stromnetz  
Berlin, Juni 2020

Ansprechpartner zum Thema

Geschäftsführung  
Dr. Joachim Damasky

Referent  
Claas Bracklo

## Zusammenfassung

Der VDA unterstützt grundsätzlich die Aktivitäten des BMWi zur Ausgestaltung des §14a und dessen zügige Umsetzung, da über eine Flexibilisierung des Strombezuges attraktive Möglichkeiten für Elektromobilisten geschaffen werden können, netzorientiert und marktdienlich zu laden. Der absehbar erforderliche Netzausbau sollte durch intelligente Ladelösungen (wie z.B. präventives Lastmanagement oder Ladezeitverschiebung), attraktive Anreizinstrumente (entsprechend der jeweiligen Netzsituation) und verlässliche regulatorische Rahmenbedingungen auf das ökonomisch sinnvolle Maß begrenzt werden. In der Ausgestaltung ist eine adäquate Differenzierung erforderlich, bei der die Netzdienlichkeit, Marktdienlichkeit und Kundenfreundlichkeit zu berücksichtigen sind. Netzentgelte sind dabei transparent und nachvollziehbar zu bilden, zudem sollten sie netzdienliches Verhalten incentivieren. Der Kunde sollte transparent und kausal über Eingriffe in das Lademanagement sowie die Auswirkungen auf die Ladeperformance informiert werden

Mit der Verordnung muss aus Sicht der Automobilindustrie ein intelligenter Startpunkt mit der richtigen und ausbaufähigen aufwärtskompatiblen Systemauslegung definiert werden. Lock-ins, also die Festlegung auf ein langfristig unflexibles System, müssen vermieden werden.

## Hintergrund

Mit der Verkehrs- und Wärmewende kommen zusätzliche Belastungen auf das bestehende Stromnetz zu. Im Rahmen der „Verkehrs- und Wärmewende“ wird der Stromdurchsatz in den Netzen ansteigen. Ausbaumaßnahmen sind auch aufgrund der Integration von erneuerbaren Energien verursacht/notwendig. Ohne Netzausbau und intelligente Preisanreize für flexible Verbraucher kann es in einigen Jahren zu lokalen Engpässen in den Verteilnetzen kommen. Der aktuelle Vorschlag (BET-Gutachten „Digitalisierung der Energiewende“) zur Ausgestaltung von §14a EnWG reizt die aktive Einbindung der E-Fahrzeuge zur Netzentlastung nicht an.

Eine gesicherte hohe Abnahmeleistung für Lade- oder Heizstrom für Kleinkunden in der Niederspannung ist im derzeitigen Ansatz (BET-Gutachten „Digitalisierung der Energiewende“) nur zu höheren Kosten im Verhältnis zum derzeitigen Bezug zu erhalten. Solange keine anreizbasierte Steuerung des Ladeverhaltens implementiert ist, muss der Zugang zu immer gesicherter Leistung (unbedingte Leistung) zu vertretbaren Kosten möglich sein. Das Laden mit 11kW stellt dabei den Standardfall zur System-Optimierung dar, das unbedingte Laden mit 22kW muss zu plausiblen Mehrkosten darstellbar sein.

Es gilt eine Regulierung zu finden, das Laden von Elektroautos in der Niederspannung so zu integrieren, dass minimale zusätzliche Netzbelastungen und maximaler Nutzen für den Umbau des Energiesystems entstehen.

Grundsätzlich müssen die Maßnahmen E-Mobilitäts-freundlich wahrgenommen werden und dürfen eine marktliche Nutzung von Flexibilität und Speicherkapazität nicht behindern. In anderen Ländern (z.B. Dänemark) wurden bereits erfolgreich variable Netzentgelte eingeführt, um das Laden von E-Autos in Zeiten geringer Netzbelastung anzureizen.

## Zielbild

- Die Chancen (und Risiken) der Nutzung des Netzanschlusses zusammen mit den möglichen Tarifoptionen sind im Rahmen des Kaufberatungsprozesses für ein Elektrofahrzeug transparent zu machen, um die optimale Lösung für den Kunden finden zu können.
- Ausweisung von Kostenvorteilen für das Laden von Elektroautos zu Zeiten geringer Netzbelastung.
- Variable Netzentgelte ermöglichen verstärkt die Nutzung von lokalen Erneuerbaren Energien (die ansonsten abgeregelt würden).
- Kunden von Elektroautos erleben (außer in äußerst seltenen Notsituationen) keine unangekündigten störenden Einschränkungen der Ladevorgänge. Häufigkeit und Eingriffstiefe sind vertraglich eng begrenzt, transparent und von den Kunden akzeptiert.

## VDA-Vorschläge kurzfristig

- Die Teilnahme am §14a Tarifmodell soll grundsätzlich auf freiwilliger Basis erfolgen. Eine Nichtteilnahme darf nicht zu prohibitiv hohen Kosten für die Kunden führen. Somit entscheidet die Attraktivität des Tarifmodells über die Akzeptanz bei den Kunden.
- Festlegung Maßnahmenreihenfolge:
  1. Einführung präventiver Maßnahmen (zeitlich variable Tarife) zur Netznutzung, die zu Beginn über statische Zeitfenster (analog HT/NT) abgebildet werden können.
  2. Eingriffe mittels kurativer Maßnahmen reglementieren (Eingriffsdauer, Eingriffstiefe, Eingriffshäufigkeit). Eingriffe sind transparent zu dokumentieren, zu begründen und an die Netzkunden zu kommunizieren.
  3. Netzausbau soll unter Berücksichtigung von präventiven und kurativen Maßnahmen bei ökonomischer Sinnhaftigkeit erfolgen.
- Zur zielführenden Beratung des Kunden bereits beim Kauf eines Elektrofahrzeugs ist ein Informationssystem einzurichten, das die Transparenz über die Anschluss- und Lademöglichkeiten beim Kunden vor Ort ermöglicht. Die Informations- und Genehmigungsprozesse sollen damit bis hin zur Anschlusseinrichtung innerhalb akzeptabler Zeiträume kundenorientiert unterstützt werden. Dazu gehört auch die Sicherstellung der Möglichkeit zur Installation einer privaten Ladeeinrichtung bis 11kW.

## VDA-Vorschläge längerfristig

- Einführung diskriminierungsfreier dynamischer Netzentgelte auf Basis der prognostizierten zeitlichen und räumlichen Netzbelastung. Damit können Lastspitzen vermieden und EE-Einspeisespitzen durch lokale Flexibilität aufgefangen werden.
- Ermöglichung und bewusste Förderung der Vermarktung von Flexibilität und Speicherkapazität.
- Europaweite Harmonisierung der regulatorischen Rahmenbedingungen zur Ermöglichung länderübergreifender Geschäftsmodelle.