

Wir danken herzlich für die Gelegenheit zu dem Referentenentwurf des Gesetzes zum Neustart der Digitalisierung der Energiewende (Gesetz zum Neustart der Digitalisierung der Energiewende - GNDEW) Stellung zu nehmen.

Wir begrüßen als Verein, der die Interessen der Ladesäulenbetreiber, Elektromobilitätsserviceprovider und Ladesäulenhersteller vertritt, dass sich der Gesetzgeber mit diesem Entwurf weiterhin klar für eine wettbewerbliche Ausgestaltung des Messstellenbetriebs bekannt hat: Wettbewerbliche Strukturen sind ein elementarer Baustein für einen beschleunigten Hochlauf der Elektromobilität, insbesondere für Schnellladeinfrastrukturbetreiber stellt der wettbewerbliche Messstellenbetreiber einen entscheidenden Player für ein effizientes, standardisiertes und vor allem zügiges Vorgehen bei der Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastruktur dar.

Weiterhin begrüßen wir, dass das intelligente Messsystem am Netzübergabepunkt und nicht am Ladepunktzähler zu verbauen ist. und dies auch nur dann, wenn sein Einsatz wirtschaftlich zumutbar ist.

Zudem begrüßen wir, dass der Fokus des GNDEW im Einklang mit der Neufassung des § 14a EnWG auf privater Ladeinfrastruktur liegt, da in diesem Bereich die typischen Anwendungsfälle für ein Lastmanagement/eine Laststeuerung liegen. Generell wäre eine Erweiterung auf Bereiche öffentlicher Ladeinfrastruktur mit langen Standzeiten denkbar, da z.B. öffentliche Ladeparks/Ladehubs ideale Voraussetzungen für ein Lastmanagement bieten.

Wir begrüßen des Weiteren, dass § 3 Abs. 6 LSV gestrichen wurde. In der Gesamtschau des § 14a EnWG, der nun auf private Ladeinfrastruktur beschränkt ist, hätte eine Regelung in der LSV, die sich ausschließlich auf öffentlich zugängliche Ladepunkte erstreckt, keinen Platz mehr gehabt.

Sehr kritisch bewerten wir dagegen die Streichung des bisher in § 19 Abs. 5 MsbG-RefE verankerten Bestandsschutzes für bereits verbaute (konventionelle) Messsysteme, was sich mit Blick auf den Hochlauf der Elektromobilität aufgrund der damit verbundenen erheblichen wirtschaftlichen Nachteile für den Ladeinfrastrukturbetreiber (CPO) sehr negativ auswirken würde.

Bisher durften solche Messsysteme, die noch nicht den sicherheitstechnischen Anforderungen nach §§ 21 ff MsbG genügten, bis zu dem Zeitpunkt verbaut werden, zu dem das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) die technische Möglichkeit/Verfügbarkeit von intelligenten Messsystemen (iMSys) für den jeweiligen Einbaufall festgestellt hat. Diese Messsysteme wurden in großen Stückzahlen in Ladeinfrastruktur für Elektromobilität verbaut. Diese Messsysteme durften nach der bisherigen Regelung nach Einbau insgesamt acht Jahre weiter genutzt werden. Der gesetzlich vorgesehene Bestandsschutz der von wettbewerblichen Messstellenbetreibern (wMSB) verbauten Messsysteme war bisher auch für den gMSB bindend (§ 36 Abs. 1 MsbG): Dieser Bestandsschutz hat dazu geführt, dass der grundzuständige Messstellenbetreiber (gMSB) im Kontext seiner Ausstattungsverpflichtung bzw. Ausstattungsmöglichkeit ab dem Zeitpunkt der Markterklärung nach §§ 29 ff MsbG bei solchen Messstellen, die durch einen wMSB mit (konventionellen) Messsystemen wurden, für die Dauer des Bestandsschutzes nicht mit iMSys ausstatten musste bzw. durfte, um die Investitionen des wMSB nicht zu gefährden.

Die neue Regelung in § 19 Abs. 5 MsbG-RefE sieht nun vor, dass bereits verbaute Messsysteme nur noch bis zum Einbau eines iMSys weiter genutzt werden dürfen, der bisherige Bestandsschutz für diese Messsysteme soll ersatzlos gestrichen werden. Da die Vorgaben in § 30 MsbG-RefE bereits eine Ausstattungsmöglichkeit mit iMSys für bestimmte Fallgruppen bereits ab Inkrafttreten des Gesetzes vorsehen, könnte der gMSB jederzeit durch Einbau eines iMSys das Vertragsverhältnis für die Durchführung des Messstellenbetriebs für die Ladeinfrastruktur zwischen dem wMSB und dem Ladeinfrastrukturbetreiber entschädigungslos zwangsbeenden (§ 36 Abs. 1 MsbG) und damit dem wMSB die Geschäftsgrundlage entziehen.

Dies führt in der Praxis dazu, dass wMSB für den Messstellenbetrieb für (öffentliche) Ladeinfrastruktur mangels Sonderregelungen für Elektromobilität bzw. mangels Bestandsschutzes dazu gezwungen würden, ab Inkrafttreten des Gesetzes sofort alle in Ladeinfrastruktur verbauten Messsysteme (bei Messstellen mit einem Verbrauch bis 100.000 kWh) auszubauen und stattdessen mit iMSys auszustatten. Ab 2025 würde dies dann auch für Messstellen gelten mit einem Verbrauch größer 100.000 kWh/Jahr. Es liegt auf der Hand, dass dies für die wMSB weder praktisch noch wirtschaftlich leistbar wäre: Neben Strandes Investments für die bereits verbaute Messsysteme müssten die wMSB sämtliche Installationskapazitäten auf die Umrüstung der Bestands-Ladeinfrastruktur verwenden, was schon angesichts der derzeit knappen Ressourcen unrealistisch ist. Fatal wirkt sich dies auch auf die Neuinbetriebnahmen von Ladeinfrastruktur aus, für die dann die entsprechenden Installationskapazitäten fehlen. Dies wird den Hochlauf der Elektromobilität stark beeinträchtigen.

Weiter verschärft wird diese Thematik noch dadurch, dass in den Fällen des § 30 Abs. 1 Nr. 1 MsbG-E (Verbraucher größer 100.000 kWh, Anlagen > 100 kW) die technische Verfügbarkeit von intelligenten Messsystemen für diese Einbaugruppe erst deutlich später, nicht vor 2025 verfügbar sein wird. Das bedeutet, dass wettbewerbliche Messstellenbetreiber mangels Alternative weiterhin konventionelle Messsysteme einbauen werden müssen, um insbesondere auch im Kontext der Elektromobilität neue Ladeinfrastruktur entsprechend ihres Geschäftsmodells besonders schnell und zügig in Betrieb nehmen zu können. Mangels Bestandsschutzes müsste der wMSB jedoch diese Messsysteme sofort in 2025 wieder ausbauen und auf intelligente Messsysteme umrüsten, um ihr bestehendes Vertragsverhältnis mit dem CPO abzusichern (§ 36 Abs. 1 MsbG). In der Praxis bedeutet dies, dass mangels jeglichen Bestandsschutzes die Messsysteme nur für eine sehr kurze Übergangszeit eingebaut bleiben dürften. Dies ist für wettbewerbliche Messstellenbetreiber und Ladeinfrastrukturbetreiber ein wirtschaftlicher Supergau, den es zwingend zu vermeiden gilt.

Anregung: Auch für Messsysteme bedarf es weiterhin eines Bestandsschutzes für die Dauer von 8 Jahren (d.h. für die Dauer der Eichgültigkeit) für solche Messsysteme, die jeweils bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Fristen für den Einbau von iMSys gemäß § 30 MsbG-E eingebaut wurden.

Ebenfalls kritisch bewerten wir die aktuellen Regelungen, die für eine starke Vereinfachung der derzeitigen Anforderungen des BSI an die „sichere Lieferkette“ (SiLKe) führen sollen (§ 22 Abs. 3 MsbG-E). Von den aktuellen Regelungen, die sich in der Praxis als untauglich erwiesen haben sind insbesondere wMSB betroffen, da sich die Anforderungen in keiner Weise in die dort vorhandenen Installationsstrukturen integrieren lassen und den Handlungsspielraum bei der Bewältigung fehlender Installationskapazitäten weiter deutlich einschränken, was sich auch auf den zügigen Hochlauf von Elektromobilität auswirken wird.

Die in § 22 Abs. 3 MsbG-E vorgeschlagene Regelung muss inhaltlich und vor allem auch zeitlich konkretisiert werden: Hier bedarf es zwingend der Aufnahme weiterer Kriterien, die eine „Massentauglichkeit“ in der Praxis näher definieren und im Zuge dessen eine konkrete Verpflichtung zur Anpassung der Schutzprofile vorsehen. Der Hinweis allein auf die Option der Nutzung des Postweges reicht nicht aus, sofern die anderen Anforderungen an die Art und Weise des Transports und der Verwahrung der Smart Meter Gateways nicht gleichzeitig mit angepasst werden.

Zudem bedarf es der Aufnahme einer zeitliche Vorgabe zur Umsetzung von massentauglichen Anforderungen an den Transport und die Aufbewahrung von SMGW in das Gesetz: Ansonsten sind insbesondere wMSB (die im Gegensatz zum gMSB – je nach Einbaufallgruppe - sofort mit Inkrafttreten des Gesetzes intelligente Messsysteme verbauen müssten) trotzdem zunächst gezwungen, die bisherigen praxisuntauglichen und behindernden Vorgaben in ihren Installationsstrukturen mit viel Aufwand und Kosten prozessual implementieren zu müssen. Dies wäre unbedingt zu vermeiden.

Anregung: Konkretisierung der Anforderungen an die sichere Lieferkette an das BSI, Aufnahme einer gesetzlichen Verpflichtung zur Umsetzung und Veröffentlichung durch BSI bis spätestens 31.5.2023 (bzw. 2 Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes) für eine entsprechende Überarbeitung und Veröffentlichung der Anforderungen durch das BSI.

Außerdem regen wir die folgende Änderung an:

1. Hinzufügen des im Folgenden vorgeschlagenen Satzes 2 im Anschluss an Satz 1 des § 22 Absatz 1 zur Klarstellung, dass damit das in Ziffer 6 definierte Ziel der Einbindung bzw. des Gestaltungsspielraums der Wirtschaft unmittelbar im Gesetz umgesetzt wird.

Ziffer 15. § 22 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 1 Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:
 - aa) Dem Wortlaut wird folgender Satz vorangestellt:

„Gesonderte Standards für Steuereinheiten, Ladeeinrichtungen, Wärmepumpen oder für energiewirtschaftliche Prozesse werden vorrangig Aufgabe der Wirtschaft sein.“

GET INSPIRED!