

Energie-Control Austria für die Regulierung der Elektrizitäts-,
Gas- und Wasserstoffwirtschaft (E-Control)
Abteilung Recht
Rudolfsplatz 13a
A-1010 Wien

per E-Mail an: recht-post@e-control.at
Geschäftszahl V SNE 01/2

24.07.2026

Stellungnahme des Bundesverband Elektromobilität Österreich - BEÖ

zum Begutachtungsentwurf der
Systemnutzungsentgelte-Grundsatzverordnung (SNE-G-V)
gem. § 135 Abs. 1 EIWG

Der Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) unterstützt grundsätzlich die Zielsetzung der SNE-G-V, Netzentgelte verursachungsgerecht auszugestalten und netzdienliches Verhalten zu fördern. Gleichzeitig weist der BEÖ darauf hin, dass die vorgeschlagenen Regelungen bei **öffentlicher Ladeinfrastruktur** und **Mehrparteien-Wohnobjekten** zu unerwünschten Herausforderungen führen können, die den politischen Zielen des Ausbaus der Elektromobilität entgegenstehen. Die vorliegende Stellungnahme konzentriert sich auf folgende Bereiche, welche in den nachfolgenden Seiten näher ausgeführt werden:

1. Öffentliche Ladeinfrastruktur als eigener Anwendungsfall
2. Anreize für Gemeinschaftsladelösungen im Wohnbau
3. Vermeidung Überverrechnung gemeinsamer Anschlüsse
4. Regelkonforme Leistungsmessung für gemeinschaftliche Flexibilitätslösungen
5. Grundpauschale PA anheben
6. Ausweitung von SNAP und WNAP auf NE 4-6
7. Rabattierung des Netzanschlussentgeltes für flexible Leistung

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Rückfragen sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



DI Andreas REINHARDT,
Vorsitzender BEÖ

1. Öffentliche Ladeinfrastruktur als eigener Anwendungsfall

Ausgangslage

Öffentliche Ladepunkte, insbesondere AC-Normal-Ladepunkte mit Leistungen zwischen 11 kW und 22 kW, erfüllen eine wesentliche Funktion der öffentlichen Grundversorgung mit Ladeinfrastruktur. Sie ermöglichen Elektromobilität in dicht bebauten Wohngebieten, bei Mehrparteienhäusern, im ländlichen Raum sowie an Standorten ohne private Lademöglichkeit. Diese öffentliche Ladeinfrastruktur sorgt für eine zuverlässige, flächendeckende Versorgung im moderaten Leistungsbereich, zumeist ohne Einschränkungen der Betriebszeiten, Abschaltungen und Lastmanagement und stellt einen wesentlichen Baustein für die Bewusstseins- und Vertrauensbildung der Nutzer in E-Mobilität dar, im Nahbereich Lademöglichkeiten vorzufinden.

Von den aktuell **27.600 öffentlichen Normal-Ladepunkten** werden etwa 70% (das entspricht etwa **19.300 öffentliche Ladepunkte**) durch die vorgeschlagenen Netztarifanpassungen massiv betroffen sein.

Auswirkungen der SNE-G-V

Die Einführung leistungsabhängiger Netzentgelte trifft insbesondere öffentliche Normal-Ladepunkte (11, 22 kW), die eine geringe Auslastung erzielen.

Für die Zweckmäßigkeit der öffentlichen Ladeinfrastruktur muss die Ladeleistung in angemessenem Ausmaß (11 kW bzw. 22 kW je Ladepunkt, ggf. nur sanftes Lastmanagement) dauerhaft bereitgestellt werden, der tatsächliche Energieabsatz bleibt jedoch vielfach niedrig.

Wird die Ladeleistung in diesen Anwendungsfällen gemäß aktuellem Entwurf bepreist, verschlechtert sich die Wirtschaftlichkeit vieler Standorte erheblich, da die Netzkosten keine markttauglichen Preise (EUR/kWh) an diesen Ladestationen zulassen. Eine zusätzliche Belastung durch Leistungspreise wird dazu führen, dass:

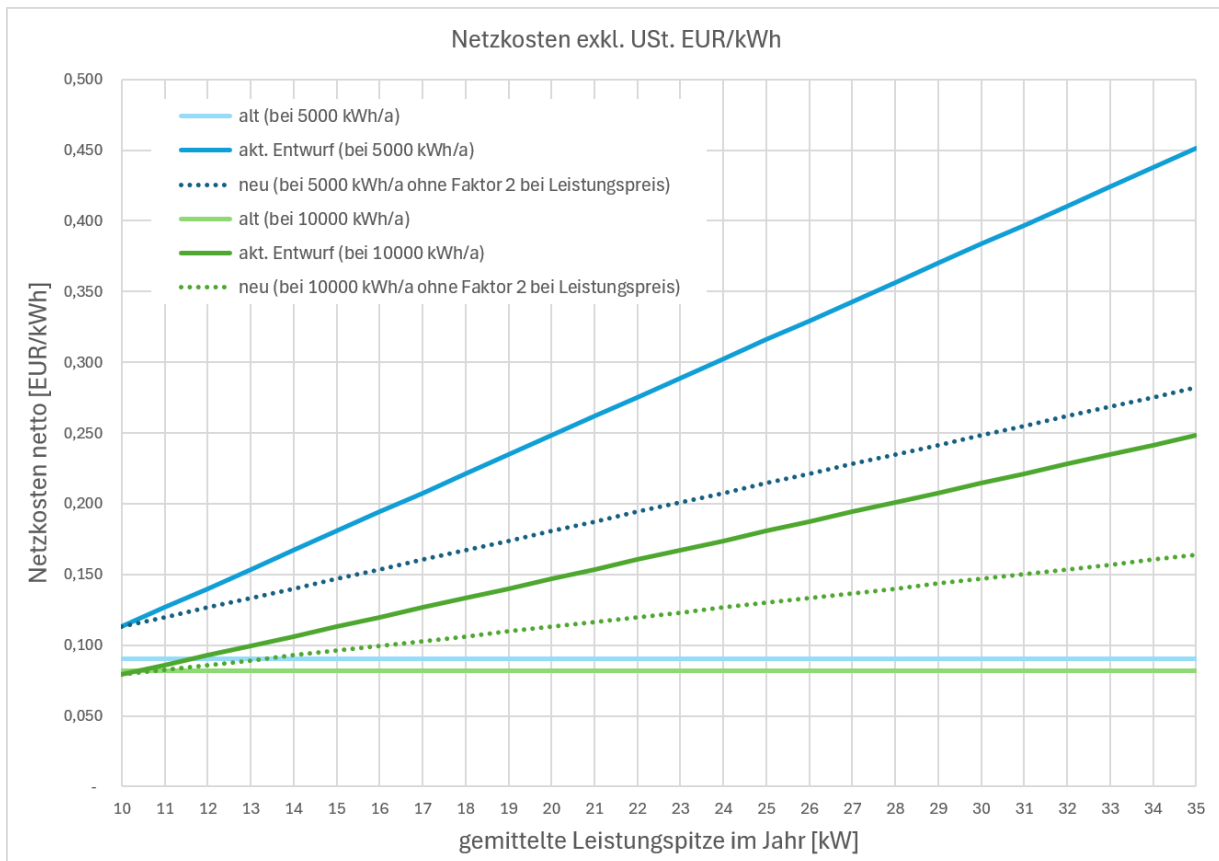
- geplante weitere Standorte nicht mehr errichtet werden können,
- bestehende Ladepunkte aus Wirtschaftlichkeitsgründen außer Betrieb genommen werden müssen und das Ladeangebot/Ladepunktzahl sinkt,
- Investitionen auf wenige hoch-frequentierte Standorte konzentriert werden,
- sich das Ladeaufkommen unnötig auf Schnellladepunkte verschiebt, und
- die flächendeckende Grundversorgung zurückgeht.

Dies steht im Widerspruch zu den energie- und verkehrspolitischen Zielsetzungen sowie den Dekarbonisierungszielen der Republik Österreich sowie den Vorgaben zum öffentlichen Ladeinfrastrukturausbau.

Beispiel:

Normalladestation mit 2x 11 kW Ladepunkten, Auslastung von Fall 1: in Summe 5.000 kWh/Jahr bzw. Fall 2: 10.000 kWh/Jahr

Die Leistungskosten bedeuten bei 22 kW Leistungsspitze spezifische Netzkosten von 0,275 EUR/kWh (bei 5.000 kWh/a) und 0,16 EUR/kWh (bei 10.000 kWh/a). Das entspricht einer Verdreifachung bzw. Verdoppelung der spezifischen Netzkosten.



Forderung

Der BEÖ fordert das Bekenntnis, dass diese Art von Anlagen als Teil einer Daseinsvorsorge gesehen werden und es daher eine besondere Berücksichtigung des Anwendungsfalls rein-öffentlicher Ladeinfrastruktur bedarf.

Variante A (bevorzugt)

Anlagen für 100% öffentliche Ladepunkte auf Netzebene 7 bleiben weiterhin von leistungsabhängigen Netzentgelten ausgenommen und werden nach dem pauschalierten Modell auf Basis Arbeitsanteil behandelt. Dies würde schlecht ausgelastete Standorte zur Grundversorgung entlasten; gut frequentierte Stationen hingegen leisten einen entsprechenden Mehrbeitrag.

Variante B

Zählpunkte der Netzebene 7 (insbesondere bis zu einer Absicherung von 50 A (35 kW Leistungsspitze), die ausschließlich 100% öffentliche Ladepunkte versorgen, werden von der Verdoppelung des Leistungspreises ausgenommen. Gleichzeitig besteht zusätzlich die Möglichkeit für diese Zählpunkte einen Teil der Leistung per „flexibler Entnahme“ abzunehmen und für diesen Anteil die Leistungskosten auf 25% des Ursprungswertes zu senken.

Definition und Umsetzungsvorschlag

Zur Vermeidung von missbräuchlicher Auslegung schlagen wir eine entsprechende, enge Definition des Anwendungsfalls vor:

- Nur für 100% öffentliche Ladestationen
 - Öffentlich zugänglich gemäß AFIR
 - Diskriminierungsfrei nutzbar
 - Ad-hoc-Laden möglich
 - Im öffentlichen Ladestellenverzeichnis der E-Control registriert
- Am Netzzählpunkt dürfen nur Betriebsmittel angeschlossen werden, die in direktem Zusammenhang mit der Ladeinfrastruktur stehen; die Ladestation/Ladepunkte selbst sowie untergeordnete Hilfsanlagen (Steuerung, Fernwartung, IT, Modem, Beleuchtung unmittelbar)

Ausführende E-Installations-Unternehmen können diese Anlagen mittels eigener Type im Meldewesen klar und nachvollziehbar für den Netzbetreiber kennzeichnen.

Begründung

Diese Regelung entlastet die öffentliche Ladeinfrastruktur in einem Ausmaß, das den Weiterbetrieb und den weiteren Ausbau wirtschaftlich ermöglicht und die Dekarbonisierung des Individualverkehrs weiter engagiert vorantreibt.

Öffentliche AC-Ladeinfrastruktur ist für Netzbetreiber gut kalkulierbar mit bekanntem Lastprofil, es herrscht kein unvorhersehbares Verhalten durch andere Betriebsmittel oder Veränderungen.

Zusätzliches Verkehrsaufkommen für Fahrten zu (Schnelllade-) Stationen kann vermieden werden.

2. Anreize für Gemeinschaftsladelösungen im Wohnbau

Ausgangslage

Gemeinschaftliche Ladeinfrastrukturen in Mehrparteienobjekten stellen einen wesentlichen Baustein für den flächendeckenden Ausbau der Elektromobilität dar. Insbesondere im Bestandswohnbau können individuelle Netzanschlüsse für jeden Stellplatz häufig nicht wirtschaftlich oder technisch sinnvoll errichtet werden.

Aus diesem Grund kommen zunehmend gemeinschaftlich betriebene Ladeanlagen mit aktivem Lastmanagement zum Einsatz. Diese Systeme verteilen die verfügbare Anschlussleistung dynamisch auf die angeschlossenen Fahrzeuge und begrenzen die netzwirksame Leistung am Netzanschlusspunkt. Dadurch werden bestehende Netzanschlüsse effizient genutzt, Leistungsspitzen reduziert und zusätzliche Netzverstärkungen vielfach vermieden.

Auswirkungen der SNE-G-V

Mit der Einführung leistungsabhängiger Netzentgelte besteht die Gefahr, dass der Betrieb gemeinschaftlicher Ladeanlagen wirtschaftlich benachteiligt wird. Dies gilt insbesondere deshalb, weil die angeschlossenen Nutzer bereits über ihre Wohnungsanschlüsse leistungsabhängige Entgelte entrichten und ihnen gemäß der SNE-G-V jeweils 10 kW zugewiesen werden.

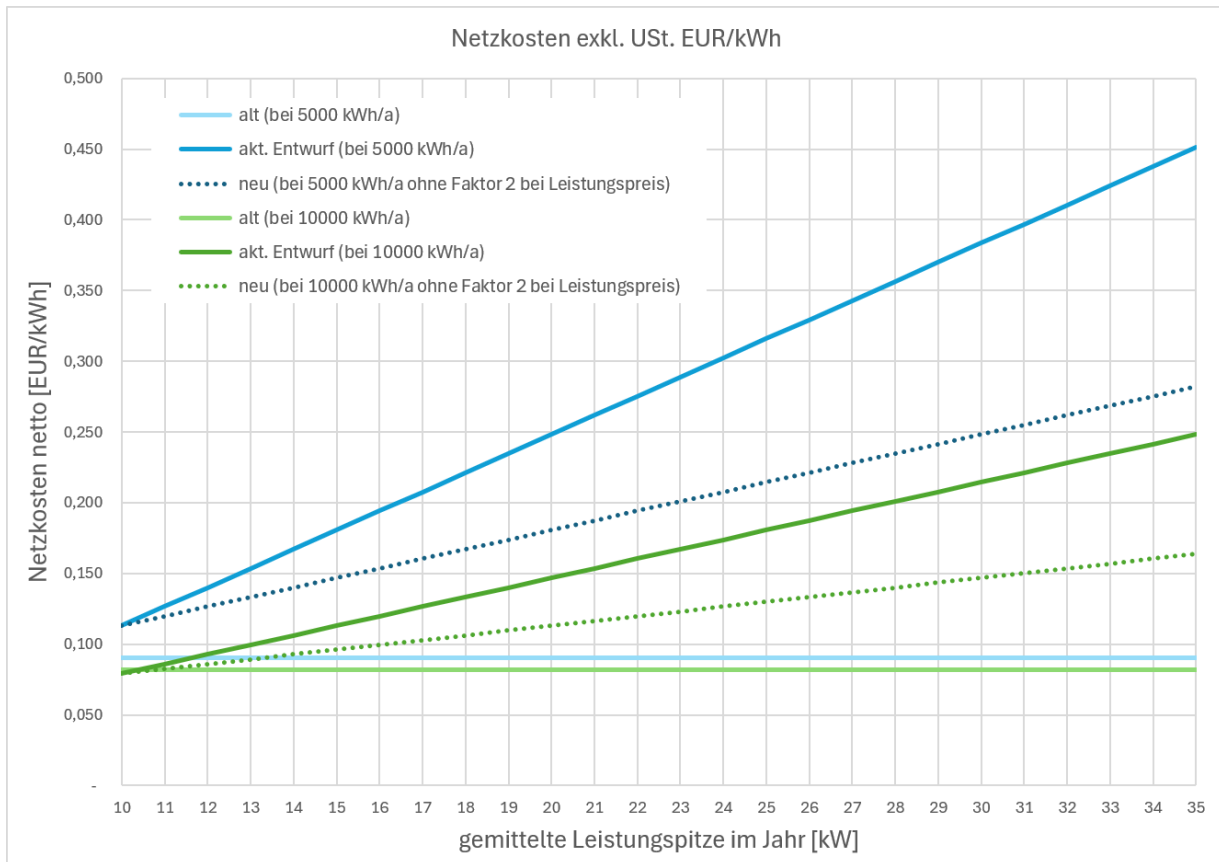
Die zusätzliche Belastung auf Ebene der gemeinschaftlichen Ladeanlage kann dazu führen, dass netzdienliche Gemeinschaftslösungen gegenüber weniger effizienten Einzelanschlüssen an Attraktivität verlieren.

Darüber hinaus tritt bei Gemeinschaftsladelösungen im Wohnbau eine ähnliche Situation wie bei öffentlichen AC-Normalladestationen auf. In der Hochlaufphase der E-Fahrzeugzulassungen wird eine geringe Auslastung vorliegen, Leistungen im Bereich von 10-20 kW werden bei einer Ladegruppe mit 3-10 E-PKW notwendig sein, um die Verfügbarkeitsbedürfnisse der KundInnen zu erfüllen.

Beispiel zu Veränderung der Kosten bei Gemeinschaftsanlagen:

Gemeinschaftsladelösung im Wohnbau mit z.B. 4 x 11 kW Ladepunkten, Auslastung von Fall 1: in Summe 5.000 kWh/Jahr bzw. Fall 2: 10.000 kWh/Jahr, ein Lastmanagement wird angewendet, sodass jeder Ladepunkt z.B. nur 5 kW Ladeleistung bei gleichzeitiger Ladung erhält

Die Leistungskosten bedeuten umgerechnet bei 20 kW Leistungsspitze spezifische Netzkosten von 0,248 EUR/kWh (bei 5.000 kWh/a) und 0,147 EUR/kWh (bei 10.000 kWh/a), wenn diese Gleichzeitigkeit einmal im Monat auftritt. Das entspricht nahezu einer Verdreifachung bzw. Verdoppelung der spezifischen Netzkosten.



Beispiel zu Einzelanlage vs. Gemeinschaftsanlage:

Annahme, große Wohnhausanlage mit 50 Ladepunkten

- **Gemeinschaftsanlage:** Der Netzanschluss wird mit 150 kW dimensioniert, davon (beispielsweise) 100 kW an flexibler und somit durch das Netz begrenzbarer Leistung. Die netzwirksame Leistung liegt somit im ungünstigsten Fall beispielsweise während der Abendspitze für das Netz (flexibler Anteil auf 0 reduziert) bei **50 kW**. Hier fallen Kosten in Höhe von 50 kW fixen und 100 kW flexiblen Netzleistung an, welche vom Betreiber an die Nutzer (=Bewohner mit eigenem Zählpunkt) der Gemeinschaftsanlage weiterverrechnet werden müssen!
- **Einzelanlagen:** Annahme: jeder Ladepunkt ist auf 5,5 kW begrenzt. Sollten nach der Arbeit alle Fahrzeuge angesteckt werden, beträgt die resultierende netzwirksame Leistung in der Abendspitze bis zu **275 kW**, **also bei mehr als dem 5-fachen der Gemeinschaftsanlage**. Hierbei, ohne dass für die einzelnen Nutzer Mehrkosten entstehen, da je Anschluss noch 4,5 kW für Herd und weitere Verbraucher in den Wohneinheiten zur Verfügung stehen. In diesem Beispiel fallen keine Kosten für die Nutzer und somit keinerlei Erlöse/Abgeltung für die Netzbetreiber an, obwohl die Netzbelastung um ein Vielfaches höher liegt als bei der Gemeinschaftsanlage.

Forderung

Der BEÖ fordert, dass für gemeinschaftlich betriebene Ladeanlagen im Wohnbau mit nachweislich aktivem Lastmanagement der reduzierte Leistungstarif auch über 10 kW Anwendung findet.

Alle Zählpunkte der Netzebene 7, die gemeinschaftliche, geregelte Ladeinfrastruktur versorgen, werden von der Verdoppelung des Leistungspreises ausgenommen. Gleichzeitig besteht zusätzlich die Möglichkeit für diese Zählpunkte einen Teil der Leistung per „flexibler Entnahme“ abzunehmen und für diesen Anteil die Leistungskosten auf 25% des Ursprungswertes zu senken.

Sollte eine generelle Reduktion des Leistungsentgelts für fixe Leistung auf NE 7 nicht als zielführendes Instrument angesehen werden, wäre es im Sinne der E-Mobilität alternativ den Anteil des flexiblen Entgelts auf die reduzierte Höhe zu senken. (25% des reduzierten Leistungspreises oder entsprechend 12,5% des vollen Leistungspreises). Dies würde die vorher beschriebene Reduktion nur bei flexiblen Anschlüssen zur Anwendung bringen und einen starken Anreiz für die netzdienliche Nutzung der verfügbaren Anschlussleistung im Wohnbau einführen. Die Reduktion des Leistungspreises für flexible Anschlüsse wird auch für NE 6 als zielführend erachtet.

Diese Regelung sollte für Anlagen gelten, die folgende Voraussetzungen erfüllen:

- der Zählpunkt versorgt ausschließlich Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge,
- die Ladeinfrastruktur wird als gemeinschaftliche Lösung für mehrere Nutzer betrieben,
- ein aktives Lastmanagementsystem begrenzt und steuert die netzwirksame Leistung,
- die maximale Anschlussleistung der Ladeanlage wird technisch überwacht und eingehalten.

Umsetzungsvorschlag

Ausführende E-Installations-Unternehmen können diese Anlagen mittels eigener Type im Meldewesen klar und nachvollziehbar für den Netzbetreiber kennzeichnen.

Begründung

Die neuen Netztarife auf NE7 sollen keine Hürde für die Dekarbonisierung des Individualverkehrs darstellen, weder die Entwicklung bremsen noch zu einer Verlagerung von Normalladung mit AC bis 11 kW im Wohnbereich (und regionalen öffentlichen Bereich) hin zu öffentlichen Schnellladestationen (50-400 kW) führen. **Privates Laden soll bzw. darf nicht teurer werden als öffentliches Laden.** Ohne geeignete Abfederung würde dies jedoch voraussichtlich stattfinden.

Dieser eingebrachte Änderungsvorschlag würde ein positives Signal und einen gewissen Anreiz für effizient betriebene Gemeinschaftsanlagen senden. Gleichzeitig bleibt das Bekenntnis zur verursachergerechten Entgeltstruktur.

Vorteil für Netzbetreiber: Lastmanagement in Ladelösung reduziert die Summenleistung im Vergleich zu ungesteuerten Ladelösungen und vergleichmäßig den Verbrauch noch innerhalb eines Zählpunkts. Gemeinschaftsladelösungen benötigen in Summe mit 15-35 kW in mittelgroßen Wohnanlagen (für 5-20 Fahrzeuge) deutlich geringere Leistungsspitzen im Vergleich zu unregelmäßigen Einzelanschlüssen von in ungesteuerter Summe von 30-100 kW deutlich geringere Leistungsanforderungen. Einzelanschlüsse für PKW werden vermieden.

Vorteil für Kunden: spürbarer Netzkostenvorteil, wenn sie sich einer Gemeinschafts-Ladelösung anschließen und keine Einzel-Ladeanschlüsse umsetzen.

3. Vermeidung Überverrechnung gemeinsamer Anschlüsse

Ausgangslage

Bei gemeinschaftlich genutzten Netzanschlüssen, insbesondere im Wohnbau, werden mehrere Verbrauchseinrichtungen hinter einem gemeinsamen Hausanschluss betrieben: Wohnungen, Gemeinschaftsanlagen sowie eine oder mehrere Ladeeinrichtungen.

Werden Leistungspreise auf Ebene einzelner Anlagen/Zählpunkte ermittelt, so kann die Summe der verrechneten Leistungsspitzen die tatsächlich am Netzanschlusspunkt bezogene Höchstleistung deutlich übersteigen. Ursache dafür ist, dass die jeweiligen Einzelspitzen typischerweise zu unterschiedlichen Zeitpunkten auftreten und daher physikalisch nicht gleichzeitig am Netz wirksam werden.

Insbesondere bei Wohngebäuden mit Ladeinfrastruktur ist davon auszugehen, dass die individuelle Nutzung der Ladepunkte sowie der Wohnungsverbrauch unterschiedlichen Lastverläufen folgen. Dadurch kann die Summe der verrechneten Einzelspitzen erheblich höher ausfallen als die tatsächlich am Hausanschluss auftretende maximale Netzbelastung.

Forderung

Für Anlagen hinter einem gemeinsamen Netzanschlusspunkt ist sicherzustellen, dass die Summe der verrechneten leistungsabhängigen Entgelte die tatsächlich am Netzanschlusspunkt resultierende/messbare Höchstleistung angemessen berücksichtigt.

In der Verrechnung der Nutzungsentgelte ist vorzusehen, dass die Summe der den einzelnen Anlagen zugeordneten Leistungsspitzen und damit verrechneten Leistungspreise auf die am Netzanschlusspunkt tatsächlich bezogene Höchstleistung begrenzt bzw. aliquotiert wird.

Begründung

Leistungspreise sollen die tatsächlich verursachte Inanspruchnahme des Netzes widerspiegeln. Bewohner von Wohnungen verfügen gegenüber EFH nur eingeschränkt über Möglichkeiten, die Struktur der elektrischen Anlage zu gestalten/optimieren. Zur Sicherstellung einer fairen und diskriminierungsfreien Kostenverteilung sind die Leistungsentgelte verursachergerecht auszugestalten.

Siehe Grafik unten im Anhang.

4. Regelkonforme Leistungsmessung für gemeinschaftliche Flexibilitätslösungen

Ausgangslage

Der BEÖ sieht intelligente Lastverteilungssysteme als wesentliche Voraussetzung für die netzverträgliche Integration von Elektromobilität. Im Markt haben sich bereits gemeinschaftliche Ladeinfrastrukturen in Wohnanlagen, Quartieren und gewerblichen Objekten etabliert, die auf dynamisches Lastmanagement setzen.

Zu diesem Zweck ist eine Wurzelmessung der Ist-Leistung (Echtzeit) am Netzanschlusspunkt erforderlich, um die netzwirksame Leistung des Gesamtobjekts auszuregeln und zu limitieren.

Der hierfür erforderliche Messpunkt befindet sich regelmäßig im Vorzählerbereich am gemeinsamen Netzanschlusspunkt. Für die Nutzung dieser Messwerte durch Lastmanagementsysteme bestehen derzeit jedoch keine einheitlichen technischen und regulatorischen Vorgaben. Eine standardisierte und rechtssichere Umsetzung ist daher nicht gewährleistet.

Forderung

Der BEÖ regt an, im Zuge der Weiterentwicklung der Netztarifizierung auch die Voraussetzungen für eine rechtssichere und standardisierte Erfassung der Leistung am gemeinsamen Netzanschlusspunkt zu schaffen.

Insbesondere sollen technische und organisatorische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die:

- eine regelkonforme Wurzelmessung ermöglichen oder
- die Bereitstellung der relevanten Leistungsdaten durch den Netzbetreiber über standardisierte digitale Schnittstellen vorsehen.

Begründung

Dadurch können Lastmanagementsysteme die tatsächliche Netzbelastung berücksichtigen, eine gemeinschaftliche Ladeinfrastruktur netzdienlich betrieben werden und unnötige Netzverstärkungen vermieden werden.

Auch wenn die SNE-G-V nicht der primäre Regelungsort für diese Fragestellung ist, sollte im Zuge der Umsetzung der neuen Netztarifizierung sichergestellt werden, dass die hierfür erforderlichen technischen und regulatorischen Voraussetzungen in den jeweils einschlägigen Regelwerken verankert werden (z.B. TOR Messwesen 2.0).

5. Grundpauschale PA anheben

Die vorgesehene pauschale Zuteilung von 10 kW Bezugsrecht wird grundsätzlich begrüßt, da sie eine Vereinfachung für Standardanschlüsse darstellt. Im Bereich der Elektromobilität sind jedoch bereits heute zahlreiche ordnungsgemäß gemeldete AC-Ladepunkte mit 11 kW Anschlussleistung in Betrieb. Bei einer Grundpauschale von lediglich 10 kW könnten bereits geringfügige Überschreitungen von 1 bis 2 kW eine Nachverrechnung der Netzbereitstellung auslösen.

Dies würde eine große Zahl bestehender Ladepunkte betreffen und sowohl bei Netzbetreibern als auch bei Anlagenbetreibern unnötigen administrativen Aufwand, Bürokratie und Erklärungsbedarf verursachen, ohne dass damit ein wesentlicher zusätzlicher Nutzen für das Netz verbunden wäre.

Anregungen

Zur Vermeidung unnötiger Nachverrechnungen, zusätzlicher Bürokratie sowie eines unverhältnismäßigen administrativen Aufwands bei bestehenden 11-kW-Ladepunkten wird angeregt, die Grundpauschale bzw. die pauschale Netzbereitstellung entsprechend anzupassen. Hierfür wären aus Sicht der Elektromobilität mehrere gleichwertige Umsetzungsvarianten denkbar:

1. Anhebung der Grundpauschale PA auf 12 kW für alle Anschlüsse
Dadurch würden die in der Praxis weit verbreiteten 11-kW-Ladepunkte ohne weitere Anpassungen erfasst. Die Lösung wäre einfach, diskriminierungsfrei und leicht administrierbar.
2. Anhebung der Grundpauschale PA auf 12 kW bei gemeldeten Ladeeinrichtungen (EVSE)
Diese Variante berücksichtigt den spezifischen Anwendungsfall Elektromobilität und schafft gleichzeitig einen zusätzlichen Anreiz zur ordnungsgemäßen Meldung von Ladeeinrichtungen an den Netzbetreiber.
3. Pauschale Erhöhung der bestehenden Netzbereitstellung um 6 kW
Alternativ könnte die aktuell vertraglich vereinbarte Netzbereitstellung um 6 kW erhöht werden. Dadurch würden bereits erfolgte Investitionen in zusätzliche Netzbereitstellung berücksichtigt (z.B. aktuell 7 kW) und Bestandskunden gegenüber Anschlüssen mit bislang geringer Netzbereitstellung nicht benachteiligt. Dies könnte zudem eine administrativ einfache Umsetzung ermöglichen.

Unabhängig von der gewählten Ausgestaltung sollte sichergestellt werden, dass die große Zahl bereits bestehender und ordnungsgemäß betriebener 11-kW-Ladepunkte nicht allein aufgrund geringfügiger Überschreitungen der Grundpauschale zusätzliche Nachverrechnungen oder Anpassungsmaßnahmen auslöst.

6. Ausweitung von SNAP und W NAP auf die Netzebenen 4 bis 6

Der BEÖ begrüßt die Einführung zeitvariabler Netzentgelte durch Sommer-Nieder-Arbeitspreis (SNAP) und Winter-Nieder-Arbeitspreis (W NAP). Die Anwendbarkeit sollte jedoch nicht auf die Netzebene 7 beschränkt bleiben, sondern auch die Netzebenen 4 bis 6 umfassen. Auf diesen Netzebenen sind zahlreiche Gewerbe-, Industrie-, Infrastruktur- und Mobilitätskunden mit erheblichen steuerbaren Lasten angeschlossen, die durch Lastverschiebungen wesentlich zur Netzstabilität beitragen können.

Insbesondere Ladeinfrastruktur für Elektromobilität, Busdepots, Logistikstandorte sowie künftig E-Lkw-Ladeinfrastruktur verfügen über hohe Flexibilitätspotenziale und moderne Energiemanagementsysteme zur netz- und systemdienlichen Steuerung. Eine Ausweitung von SNAP und W NAP auf die Netzebenen 4 bis 6 würde zusätzliche Lastverschiebungspotenziale erschließen, die Integration erneuerbarer Energien unterstützen und bestehende Netzkapazitäten effizienter nutzen. Gleichzeitig würden Investitionen in intelligentes Lastmanagement gefördert und der Hochlauf der Elektromobilität unterstützt.

Der BEÖ regt daher an, die vorgesehenen zeitvariablen Arbeitspreise auch für die Netzebenen 4, 5 und 6 vorzusehen, um die verfügbaren Flexibilitätspotenziale über alle geeigneten Kundengruppen hinweg zu aktivieren.

7. Rabattierung des Netzanschlussentgeltes für flexible Leistung

Die Einführung flexibler Netzanschlüsse wird ausdrücklich begrüßt. Um die angestrebten Lenkungswirkungen voll zu entfalten, sollte jedoch geprüft werden, ob der für flexible Leistungsbänder vorgesehene Abschlag bei den Netznutzungsentgelten auch beim Netzanschlussentgelt (PA) berücksichtigt werden kann. Werden Anschlussleistungen nur eingeschränkt bzw. netzdienlich in Anspruch genommen, sollte sich dies nicht nur in den laufenden Entgelten, sondern auch bei den einmaligen Anschlusskosten widerspiegeln.

Insbesondere bei gemeinschaftlich genutzten Ladeinfrastrukturen und Wohnbauprojekten stellen hohe Anschlusskosten häufig eine wesentliche wirtschaftliche Hürde dar. Eine anteilige Rabattierung des flexiblen Leistungsanteils würde die vermiedene bzw. aufgeschobene Netzausbauinvestition sachgerecht berücksichtigen und einen zusätzlichen Anreiz zur Umsetzung netzdienlicher Flexibilitätslösungen schaffen.

Anregung

Es wird daher angeregt, die Möglichkeit einer anteiligen Reduktion des Netzanschlussentgelts für vertraglich vereinbarte flexible Leistungsanteile zu prüfen. Dadurch könnten die Vorteile flexibler Netzanschlüsse sowohl bei den laufenden als auch bei den einmaligen Netzkosten wirksam werden.

Weitere Hinweise & Informationen

Eingeschränkte Teillastfähigkeit

Ein oft unterschätzter Aspekt ist, dass viele E-Fahrzeugmodelle eingeschränkte Teillastfähigkeit beim Laden haben.

- Teillastwirkungsgrade von Onboard-Ladegeräten sind oft schlecht
- Manche Modelle verweigern die Funktion unter einer bestimmten Stromstärke (z.B. Renault Zoe <13A).
- Der Leistungsbedarf der Kfz-Steuergeräte kann im Bereich bis mehrere hundert Watt bewegen, wenn nicht im Ruhemodus.
- Ein Umschalten von 3~ auf 1~ Betrieb ist eine technische Möglichkeit, aber aufwändig und führt zu mehr Schiefasten.

Anhang

