

Stellungnahme

# Masterplan Ladeinfrastruktur II

Stellungnahme des bne zum Masterplan  
Ladeinfrastruktur der Bundesregierung II

Berlin, 10. Januar 2023. Die Bundesregierung bekennt sich zu den im Koalitionsvertrag verankerten Zielen im Bereich Elektromobilität. Mit einer Million öffentlich zugänglicher Ladepunkte soll Deutschland zum globalen Leitmarkt für E-Mobilität werden. Dafür ist der vorauslaufende Aufbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur erforderlich. Der bne begrüßt die Initiative der Bundesregierung, mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur II ein Konzept für Umsetzung zum Hochlauf der Elektromobilität und Ladeinfrastruktur vorzulegen.

In dem von der Bundesregierung beschlossenen Masterplan Ladeinfrastruktur II werden Schlüsselherausforderungen definiert, jeweils mit eigenen Maßnahmenpaketen, die einen vorauslaufenden Aufbau von Ladeinfrastruktur befördern sollen, mit dem Ziel einen „wettbewerblichen und privatwirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen“. Die Maßnahmen des Masterplans sollen den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur einfacher, bequemer und schneller machen. Gleichzeitig soll die Attraktivität von Ladeinfrastruktur als Geschäftsmodell gesteigert werden und so stärkere Investitionen der Privatwirtschaft mobilisieren. Alldem stimmen wir ausdrücklich zu.

Grundsätzlich ist der Masterplan Ladeinfrastruktur II daher positiv zu bewerten. Er enthält wichtige Signale für einen schnelleren, alltagsnahen und nutzerorientierten Aufbau von Ladeinfrastruktur. Insbesondere zur Mobilisierung von Flächen (Bund, Länder, Kommunen) und der Beschleunigung von Genehmigungsverfahren beim Ausbau von Ladeinfrastruktur (LIS) werden angemessene Maßnahmen angekündigt. Darüber hinaus begreift er die Ermöglichung von netzdienlichem und bidirektionalen Laden als zentrale Herausforderung. Im Vergleich zum ersten

Entwurf des Masterplans aus dem Jahr 2019 bleibt der Masterplan allerdings insbesondere bei den Themen „Nutzererlebnis“ und „Digitalisierung“ weniger konkret und greift erneut Maßnahmen auf, die bereits im ersten Masterplan beschrieben, aber immer noch nicht umgesetzt wurden. Auch setzt das BMDV leider weiter auf planerische Instrumente (bspw. die Fortführung des Deutschlandnetzes), statt den Markt konsequent beim Ausbau des Ladeangebots zu unterstützen. Insgesamt sind die vorgesehenen Umsetzungszeiträume u.a. bei der Integration der Ladeinfrastruktur in das Stromsystem deutlich zu lang bemessen (Vorlage der Prüfung und Berichte bis Q3 2023). Hier wäre ein ambitionierterer Zeitplan dringend erforderlich.

In den nun folgenden Gesetzgebungsprozessen sind noch viele Anpassungen notwendig, um das Thema Elektromobilität zum Erfolg zu führen.

### **Bewertung der Maßnahmen im Einzelnen:**

#### **1. Maßnahmen zur Kooperation und Koordination**

##### **Interministerielle Steuerungsgruppe Ladeinfrastruktur (ISLa)**

Die Bundesregierung gründet eine interministerielle Steuerungsgruppe Ladeinfrastruktur (ISLa) unter der Leitung des BMDV und BMWK, um die Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans sicherzustellen und ein sog. Frühwarnsystem zu etablieren. Auch Akteure aus der Privatwirtschaft sowie von Ländern und Kommunen sollen hierbei eng eingebunden werden.

- Diese interministerielle Arbeitsgruppe ist zu begrüßen, speziell die frühzeitige Einbindung der relevanten Stakeholder sehen wir positiv. Gerne steht der bne, als Vertreter energiewirtschaftlicher Akteure, zur Verfügung. Unstimmigkeiten zwischen den zuständigen Ressorts und damit einhergehende Verzögerungen können im Rahmen einer solchen Arbeitsgruppe hoffentlich in Zukunft gelöst werden.

##### **Mitwirkung der Mineralölwirtschaft**

Bis Ende 2022 soll die Mineralölwirtschaft mindestens 25 Prozent aller Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur ausrüsten. Bis Ende 2022 soll eine Quote von 50 Prozent erreicht werden, bis Ende 2026 eine Quote von 75 Prozent.

- Der bne begrüßt ein Mitwirken der Mineralölwirtschaft beim Transformationsprozess der Mobilität und am Aufbau der Ladeinfrastruktur. Auch hier dies sollte bei der konkreten Ausgestaltung darauf geachtet werden, das marktgeschehen nicht zu verzerren.

## 2. Den Bedarf, den Ausbau und die Nutzung datenbasiert überwachen und steuern

### **StandortTool 2.0**

Bis Mitte 2023 soll eine erweiterte Version des StandortTOOLS für PKW und LKW entwickelt werden. Hier sollen u.a. die installierte Ladeleistung, vorhandene und erwartete Fahrzeuge sowie Zielprognosen des Bedarfs an Ladeinfrastruktur abgebildet werden.

- Hier bleibt das Dokument bei einem zentralen Planungsinstrument. Inwieweit ein staatlicher Planungsansatz zielführend und erfolgreich ist, muss kritisch hinterfragt werden. Derzeit gibt es keinen bis ungenügenden Anreiz für Flächeneigentümer diese anzubieten. Dies hemmt den weiteren Ausbau.

### **Cleanroom-Gespräche mit der Industrie**

Das BMDV führt ab 2022 zusammen mit der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) Gespräche einerseits mit der Energiewirtschaft, den CPOs und den Investoren und andererseits mit den OEM. Hier sollen Informationen wie bspw. die Planungen zum weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur oder auch zum Hochlauf von Elektrofahrzeugen in aggregierter Form und anonymisiert zur Verfügung gestellt werden.

- Ein Austausch der aktiven Akteure im Markt ist grundsätzlich positiv zu bewerten, hier sollte ein offener Dialog aller Marktteilnehmer in digitaler Form möglich sein.

### **Bereitstellung dynamischer Daten für Navigationssysteme**

Die CPOs sollen verpflichtet werden, dynamische Daten (Verfügbarkeit, Belegzustand und Ad-hoc-Preis) in Echtzeit und kostenfrei bereit zu stellen.

- Bei der Formulierung der Maßnahme bleibt offen, welche Qualitätskriterien vorgegeben werden und in welcher Form Pönalen damit einhergehen können. CPOs stellen diese Informationen größtenteils schon bereit. Inwieweit hier eine Verpflichtung notwendig ist, bleibt zu überdenken.

### 3. Die finanzielle Unterstützung des Bundes effektiver gestalten

#### Konzept für finanzielle Unterstützung

Bis Q1/2023 erstellt das BMDV ein jährlich zu überprüfendes und ggf. anzupassendes Konzept für die effiziente, zielgenaue und schnelle finanzielle oder sonstige Unterstützung. Die bisherigen Förderprogramme sollen kritisch bewertet werden.

- Das Förderkonzept des Bundes ist eine unterstützende Maßnahme für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bisherige *best practices* der Förderung, etwa die Wallbox-Förderung KfW 440 sollten in angepasster Form fortgesetzt bzw. neu aufgelegt werden. Grundsätzlich ist zielgenaue Förderung zur Sicherstellung eines vorauslaufenden Aufbaus zu begrüßen. Der angesetzte Evaluierungsprozess darf dabei nicht zu Verzögerungen führen.

#### Förderung von PV-Anlage, Speicher und Wallbox

Bis Q3/2022 wollen BMDV und BMWK prüfen, ob und wie die Nutzung selbst erzeugten Stroms für das eigene Elektrofahrzeug bzw. die eigene Elektroflotte erleichtert werden kann. Ziel ist ein Programm für die Förderung eines Pakets aus PV-Anlage, Zwischenspeicher und einer steuerbaren, idealerweise bidirektionalen Wallbox.

- Der bne begrüßt dieses Vorhaben, Prosumermodelle in Verbindung mit Elektromobilität zu stärken. Zusammen mit den Verbesserungen aus dem EnWG und EEG 2023 wird dem Kundenwillen, aktiver Teil eines Energiesystems zu sein, hier nun künftig stärker Rechnung getragen. Leider findet sich diese Maßnahme im vorliegenden Entwurf nur noch als Prüfauftrag wieder. Auch dürfen Nutzerinnen und Nutzer ohne eigenen Stellplatz im Förderregime nicht vergessen werden. Als ein Beispiel: Der bne hat beispielsweise bereits [Vorschläge](#) vorgelegt, wie die Kombination aus Wallbox und Photovoltaikanlage ohne weitere Förderung attraktiver gestaltet werden kann.

#### Ausschreibung weiterer Schnellladepunkte darunter an Rastanlagen

Bis Ende 2023 prüft das BMDV die Ausschreibung von ca. 5.000 weiteren Schnellladepunkten.

- Das sog. Deutschlandnetz bietet je nach Ausgestaltung die Möglichkeit, den bereits auf Hochtouren laufenden Aufbau eines dichten und alltagsnahen Netzes von Ladepunkten zu

ergänzen. Jedoch ist mit Blick auf die Planungen nicht nachvollziehbar, wieso die Bundesregierung so stark in den Markt eingreift. Es besteht die deutliche Gefahr, dass der Aufbau der Ladeinfrastruktur kurzfristig eher verlangsamt wird. Das erklärte Ziel des Masterplans ist es, mehr Wettbewerb und Markt zu ermöglichen. Diese Maßnahme steht diesem Ziel jedoch entgegen. Die grundsätzliche Intention den Wettbewerb unter den CPOs zu fördern wird begrüßt.

#### **Änderung der Konzessionsabgabenverordnung (BAB-KAbgV)**

Die Konzessionsabgabe für den Verkauf von Ladestrom auf Bundesautobahnen wird bis Q2/2023 neu geregelt bzw. erweitert, um eine Vergleichbarkeit mit herkömmlichen Kraftstoffen herzustellen.

- Eine Änderung der BAB-KAbgV kann zu einer Verteuerung des Ladestroms führen, da die Wirkung auf den Ladepreis aktuell nicht abschätzbar ist. Eine Weiterverrechnung des Konzessionärs (ggf. mit Aufschlägen) auf die CPO ist jedoch naheliegend.

#### **4. Die Kommunen als Schlüsselakteure befähigen und stärker einbinden**

##### **Gewährleistungsaufgabe der Länder**

BMDV, BMI und BMJ prüfen bis Ende 2022 die Möglichkeit einer gesetzlichen Verpflichtung der Länder, die Grundversorgung an lokaler Ladeinfrastruktur sicherzustellen sowie die Frage, welche finanzielle Unterstützung durch den Bund dabei gegeben werden kann.

- Grundsätzlich wären bei einer gesetzlichen Verankerung einer „Grundversorgung für Ladeinfrastruktur“ die bestehenden Vorgaben im EnWG zu beachten, die beispielsweise ein Tätigwerden des Netzbetreibers als regulierter Ladeinfrastrukturbetreiber nur in sehr engen Grenzen (insb. nur im Falle eines durch die BNetzA vorab festgestellten regionalen Marktversagens) und daher – wenn überhaupt – auch nur vorübergehend vorsieht. Diese Maßnahme greift daher am Ziel, die Ladeinfrastruktur im Wettbewerb aufzubauen, weit vorbei.

##### **Kommunale Masterpläne**

Parallel sollen bis Q3/2023 die Kommunen Masterpläne für den Infrastrukturaufbau vor Ort erarbeiten. Inhalt der Masterpläne sollen die lokalen Ausbauziele sowie die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen koordinierenden,

regulativen, finanziellen und weiteren Maßnahmen sein (u.a. Wettbewerbsprüfung, mögliche Ausschreibung, Flächenakquise, Einbindung lokaler Akteure usw.).

- Mit kommunalen Masterplänen sollten keine Parallelstrukturen aufgebaut werden. Diese laufen Gefahr, dass die Umsetzung der Maßnahmen aufgrund fehlender personeller Kapazitäten auf kommunaler Ebene ins Leere laufen. Hier könnte wertvolle Zeit verloren gehen. Einzelne Ausschreibungen in den Kommunen werden den Ausbau nicht schneller machen. Auch der Zeitraum für die Erstellung der Masterpläne ist deutlich zu lang bemessen. Die Kommunen sollten ihre Flächen im Flächen TOOL der NLL ausweisen können und eine bereits bestehende Plattform nutzen.

#### **Weitere Maßnahmen**

Die NLL soll zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern aus den Kommunen bis Q2/2023 ein digitales ProzessTOOL für Genehmigungsverfahren in der Kommune erarbeiten und Möglichkeiten für eine Beschleunigung der Prozesse eruieren. Verfahren sollen so vereinheitlicht werden und ein schneller Kompetenzaufbau bei den Mitarbeitern gewährleistet werden. Daneben wird – ebenfalls bis Q2/2023 – ein Leitfaden für die Optimierung und Beschleunigung von Genehmigungsprozessen erarbeitet. Ziel ist eine weitgehende Digitalisierung und Vereinheitlichung.

- Beide Maßnahmen sind essentiell, um einen schnellen Aufbau zu gewährleisten. Wir sehen jedoch auch die Gefahr von langwierigen Diskussionen und nicht einheitlichen Lösungen.

## **5. Mehr Flächen verfügbar machen**

### **Konzept für die Deckung des Flächenbedarfs entlang der Autobahnen**

Das Konzept ist für Ende 2023 vorgesehen, daran soll sich dann eine Prüfung konkreter Flächen entlang der Autobahnen anschließen.

- Die Fristsetzung bis zum Ende des Jahres 2023 erscheint deutlich zu lang. Bis die ersten Standorte bebaut werden können vergehen mindestens weitere drei bis vier Jahre. Insbesondere die Erstellung eines Konzeptes sollte deutlich schneller gehen, es ist nicht ersichtlich, warum dafür 1,5 Jahre vorgesehen werden. Ebenso ist nicht ersichtlich, wie die Dynamik des Marktes und die Sicht der Betreiber in das Konzept integriert werden soll.

### **Prüfung der eigenen Flächen durch die Länder und Kommunen**

Auch Länder und Kommunen bekommen bis Ende 2023 Zeit, ihre Liegenschaften zu prüfen.

- Auch hier sollten deutlich kürzere Zeiträume vorgesehen werden.

## 6. Ladeinfrastruktur durch Digitalisierung verbessern

### Roadmap zur Digitalisierung des Gesamtsystems Ladeinfrastruktur

Bis Q2/2023 soll zusammen mit den Stakeholdern eine Roadmap entwickelt werden, die aufzeigt, welche weiteren Schritte zur Digitalisierung erfolgen müssen, um ein für Nutzerinnen und Nutzer attraktives Gesamtsystem Ladeinfrastruktur zu etablieren.

- Die Entwicklung einer Roadmap zur Digitalisierung ist grundsätzlich sinnvoll, jedoch stellt sich die Frage, ob Themen, wie Barrierefreiheit, Reservierbarkeit und Technologievorgaben Teil einer staatlich moderierten Roadmap sein sollten. Gerade für bereits bestehende Ladeinfrastruktur sollten nachträglich keine weiteren Auflagen geschaffen werden.

## 7. Die Ladeinfrastruktur in das Stromsystem integrieren

Die Maßnahmen, die unter dieser Schlüsselherausforderung genannt werden, sind für den Ausbau der Ladeinfrastruktur zentral. Hier sind insbesondere folgende Maßnahmen positiv hervorzuheben:

- Digitales Antragsverfahren für Netzanschlüsse vereinheitlichen (Digitalisierung und Standardisierung des Netzanschlussverfahrens für die Mittelspannung) – bis Q3/2023 soll ein Vorschlag für Regelungen für die weitere Digitalisierung und Vereinheitlichung von Netzanschlussverfahren vorgelegt werden
  - Mehr Transparenz beim Netzanschluss (Informationspflichten des Netzbetreibers zur Dauer und zu den erwartenden Kosten) – Prüfung des BMWK bis Q1/2023, ob Anpassungen des Rechtsrahmens notwendig sind
  - Technische Anschlussbedingungen vereinheitlichen - Bericht der BNetzA bis Q3/2023, in welchen Bereichen die TAB weiter vereinheitlicht werden können.
  - Vorausschauenden Stromnetzausbau ermöglichen – BMWK, BMDV und BNetzA prüfen, wo es der künftige Bedarf der Ladeinfrastruktur Netzausbau erfordert
- Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist von großer Bedeutung für die Beschleunigung des Ausbaus der öffentlichen und privaten LIS. Der Netzanschluss-Prozess umfasst aktuell neben dem Netzanschlussbegehren weitere Verfahren, für die bislang

weder Standardisierungs- noch Digitalisierungsschritte vorgesehen sind. Zukünftig müssen legitime Regelungsbedürfnisse der VNB gemeinsam mit den anderen Netznutzern einheitlich festgelegt werden. Anlagenbetreiber müssen ein Recht auf Netzanschluss bei Einhaltung aller bundesweit einheitlichen Regeln der Technik erhalten. Bundesweit sollte ein einheitliches digitales Formular für alle Anmeldeprozesse beim Netzbetreiber eingeführt werden. Es ist zwingend sicherzustellen, dass der Zugang zum Webportal für die Stellung des Netzanschlussbegehrens diskriminierungsfrei ist, d.h. nicht nur eingetragene Installateure die Anmeldung vornehmen können, sondern auch der Anlagenbetreiber selbst bzw. ein von ihm beauftragter Dritter, z.B. sein Dienstleister. Die Problemlage ist schon lange bekannt, umso unverständlicher ist es daher, dass nicht mehr zeitliche Priorität bei der Umsetzung darauf liegt. Vorschläge und Berichte bis Q3/2023 reichen nicht aus, um die notwendige Geschwindigkeit in den Markt zu bekommen. Ein vorausschauender Netzausbau ist für einen Markthochlauf der Elektromobilität zwingend erforderlich. Gleichwohl darf die digitale Ertüchtigung der bestehenden Netzinfrastruktur (intelligente Netze, Pufferspeicher) nicht vernachlässigt werden.

#### **Steuerbarkeit, Flexibilitätsmodelle und bidirektionales Laden**

Bis Q2/2023 soll das BMWK Vorschläge erarbeiten wie die Einbindung von Fahrzeugbatterien in das Stromnetz verbessert werden kann. Dazu gehört auch eine Regulierung für bidirektionales Laden.

- Der bne begrüßt, dass das Thema bidirektionales Laden zunehmend ernst genommen wird. Nach der Möglichkeit des gesteuerten (smarten) Ladens ist bidirektionales Laden ein wichtiger Faktor für die Integration der Elektromobilität in das Energiesystem. Neben Heimspeichern bieten batteriebetriebene Elektrofahrzeuge ein großes Flexibilisierungspotential beim Stromverbrauch. Positiv ist ebenfalls, dass nun die Möglichkeit besteht, durch eine nutzerorientierte Regulierung neue Geschäftsmodelle zu eröffnen und den Nutzen der E-Mobilität für die Energiewende zu maximieren. Auf Grundlage des novellierten Energiewirtschaftsgesetzes ist die Bundesnetzagentur gefragt, in einem transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren standardisierte Marktprodukte für Flexibilitätsdienstleistungen festlegen. Die rechtliche Verankerung des bidirektionalen



Ladens muss zeitnah erfolgen, um Marktakteuren Planungssicherheit zu geben.<sup>1</sup>

### **Definition Ladestation und/oder mobiler Speicher als Letztverbraucher**

- Diese Maßnahme steht in direktem Zusammenhang zum bidirektionalen Laden. Ob allerdings mobile Speicher als Letztverbraucher definiert werden sollten, ist noch offen. Im Osterpaket wurden Speicher jüngst als eigene Säule des Energiesystems definiert und sind damit gerade keine Erzeuger (bei Einspeisung) oder Letztverbraucher (bei Aufnahme von Strom aus dem Netz) mehr. Die künftige Regulierung muss hier flexiblere Nutzungsformen ermöglichen, um die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten von Speichern zu verbessern. Mobile Speicher sollten stationären Speichern gleichgestellt werden.

## **8. Das Straßen-, Bau- und Immissionsschutzrecht für das Laden weiterentwickeln**

### **Nebenanlagen für Ladeinfrastruktur verfahrensfrei**

Das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) prüft bis Q2/2023 gemeinsam mit den Ländern die Möglichkeit, in der Musterbauordnung der Länder die Errichtung der erforderlichen Nebenanlagen (u.a. Überdachungen, Nebengebäude und Transformatoren) für Ladeinfrastruktur verfahrensfrei zu stellen.

- Für die Errichtung eines Ladeparks mit Infrastruktur würde dies – wenn die Länder die Musterbauordnung dann auch einheitlich umsetzen – eine enorme Erleichterung bedeuten. Hier bleibt jedoch abzuwarten, wie sich die Länder dazu verhalten.

### **Leitfaden für Nutzung gewerblicher Parkplätze außerhalb der Öffnungszeiten**

Zusammen mit dem Handelsverband (HDE) soll ein Best-Practice-Leitfaden erstellt werden, um die rechtssichere Nutzung auf gewerblichen Parkplätzen auch außerhalb der Öffnungszeiten zu ermöglichen.

- Mit diesem Schritt wird der Aufbau von Ladeinfrastruktur im Handel attraktiver und hilft damit, auch in Innenstadtbereichen ein größeres Angebot von Ladeinfrastruktur zu schaffen.

---

<sup>1</sup> Der bne zeigt im Positionspapier [Bidirektionales Laden von Elektrofahrzeugen](#) auf, welche Möglichkeiten bidirektionales Laden bietet und was regulatorisch vom Gesetzgeber anzupassen ist

## 9. Das Laden an Gebäuden einfacher möglich machen

### Vereinfachung und Ertüchtigung des Hausanschlusses sowie digitale und elektrische Gebäudeinfrastruktur

Bis Q2/2023 sollen BMDV, BMWK und BMWSB prüfen, wie die Ertüchtigung des Hausanschlusses insb. in Mehrfamilienhäusern vereinfacht und ggf. auch gefördert werden könnte. Dazu gehört die Überarbeitung des GEIG (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz) auf Basis der revidierten EPBD sowie der Abbau von Hürden beim Aufbau von LIS in gemeinsam genutztem Eigentum.

- In Anbetracht der zunehmenden Elektrifizierung wird der Hausanschluss immer mehr zum Bottleneck. Insofern begrüßen wir es, dass an Lösungen gearbeitet wird, diesen einfach und im Sinne der Kunden zu ertüchtigen.

### Nutzung von PV-Strom auch für Fahrzeuge Dritter

Mit dieser Maßnahme soll die Weitergabe des eigenen PV-Stroms an Dritte ohne Netznutzung für das Laden unbürokratisch ausgestaltet werden (Prüfung bis Q 1/2023).

- Damit würde die „Vor-Ort-Versorgung“ erheblich vereinfacht werden. Allerdings darf diese Belieferung nicht nur für das Laden von Fahrstrom gelten, sondern muss für jeden Verbrauch ohne Netznutzung zur Anwendung kommen. Auch direktbezogener Grünstrom (z.B. aus einer PV-Dachanlage) sollte beim nicht-öffentlichen Laden angerechnet werden können (§ 5 der 38. BImSchV). Anlagenbetreiber sollten die Möglichkeit der kWh-scharfen Anrechnung von nicht-öffentlichen Ladevorgängen auf die THG-Quote erhalten, wenn sie über eine moderne Messeinrichtung, oder – wo notwendig – eines Intelligenzen Messsystem verfügen. Voraussetzung sollte lediglich der Verzicht auf einen Zahlungsanspruch nach §19 EEG gelten. Überschüsse könnten im Rahmen der sonstigen Direktvermarktung vermarktet werden. Anlagenbetreibern sollte dabei ein Wahlrecht eingeräumt werden, um sich entweder über einen Pauschalwert (aktuell 1.943 kWh) THG-Reduktionen anrechnen zu lassen oder den tatsächlich gemessenen Verbrauch des Elektromobils beim nicht-öffentlichen Laden geltend machen zu können. Zugleich weisen wir auf die steigende Komplexität mit jedem zusätzlichen Zähler hin. Wir würden hier einen engen und frühen Austausch mit der Branche anraten und insbesondere die Möglichkeit von

pauschalen Schätzwerten auf Basis auch ungeeichter Zähler zur Prüfung vorschlagen.<sup>2</sup>

Daneben soll noch das GEIG angepasst werden, sobald die Revision der EU-Richtlinie über die Gesamteffizienz von Gebäuden (EPBD) abgeschlossen ist. Bei der kommenden Anpassung muss zwingend beachtet werden, dass die Regelungen auf Bundesebene und Landesebene sich nicht widersprechen bzw. bestenfalls sinnvoll ineinandergreifen.

**Bundesverband Neue Energiewirtschaft (bne) Der bne verbindet Wettbewerb, Erneuerbare und Innovation im Energiemarkt. Seine Mitgliedsunternehmen lösen alte Grenzen auf und setzen die Kräfte der Energiewende frei.**

---

<sup>2</sup> Der bne hat seine Position zur Überarbeitung der Anrechenbarkeit von PV-Strom im Rahmen der THG-Quote in dem [Impulspapier Stärkung der dezentralen Direktvermarktung](#) formuliert