

Bidirektionales Laden

Regulatorischer Rahmen für einen erfolgreichen Hochlauf

Februar 2026

Level-Playing Field durch Zugriff auf Fahrzeugdaten

Deutschland muss die RED III Art. 20a zügig umsetzen: kostenloser, nichtdiskriminierender Echtzeit- und „over-the-air“-Zugang zu zentralen Batteriedaten für Nutzer und autorisierte Dritte. Nur so entstehen interoperable V2G-Produkte und Wettbewerb jenseits proprietärer Hersteller-Ökosysteme.

Vehicle-to-Grid wirtschaftlich ermöglichen

V2G darf nicht durch Doppel- und Mehrfachbelastungen aus Stromsteuer, Abgaben und Netzentgelten ausgebremst werden. Zwischengespeicherte und rückgespeiste Strommengen müssen sachgerecht entlastet werden. Zusätzlich braucht es eine steuerliche Vereinfachung für Privatkundinnen und -kunden (ESt/USt), damit V2G ohne steuerliche Registrierungspflichten als Massengeschäft hochlaufen.

Netzdienliche Integration von Vehicle-to-Grid

V2G muss an netzseitige Leitplanken (z. B. Flexband/Hüllkurve) gekoppelt werden. So wird Flexibilität vermarktbare, ohne Lastspitzen und zusätzliche Netzausbaukosten zu erzeugen.

Bidirektionales Laden

Bidirektionales Laden ermöglicht es Elektrofahrzeugen nicht nur Strom aus dem Netz oder von der eigenen PV-Anlage zu beziehen, sondern auch Energie aus der Fahrzeugbatterie zurückzuspeisen. Erfolgt die Zurückspeisung für den Hausverbrauch, spricht man von „Vehicle-to-Home“ (V2H). Wird der Strom von der Fahrzeugbatterie ins Stromnetz eingespeist, spricht man von „Vehicle-to-Grid“ (V2G). Mit den richtigen Rahmenbedingungen bietet Bidirektionales Laden das Potenzial die Elektromobilität für Kundinnen und Kunden finanziell deutlich zu entlasten, die Integration erneuerbarer Energien zu unterstützen und somit den Anteil grünen Stroms zu erhöhen, sowie durch die richtige netzdienliche Steuerung Mehrkosten im Netzausbau zu vermeiden.

Inhalt:

- | | |
|--|-------|
| 1. Netzdienliche Integration von Vehicle-to-Grid | S. 02 |
| 2. Vehicle-to-Grid wirtschaftlich ermöglichen | S. 03 |
| 3. Level-Playing Field durch Zugriff auf Fahrzeugdaten | S. 04 |
| 4. Smart-Meter-Rollout und Messwertqualität | S. 05 |
| 5. E-Mobilität ganzheitlich systemisch integrieren | S. 05 |

Das [erste V2G Produkt in Deutschland](#) wird dieses Jahr von E.ON gemeinsam mit BMW auf den Markt gebracht. Bei diesem Angebot handelt es sich um ein vorher festgelegtes Bündel aus Fahrzeug, entsprechende Wallbox und Stromliefervertrag. Es handelt sich noch um ein proprietäres System. Im Zielbild sollte das Elektroauto sich als zusätzliche Flexibilität in den Haushalt integrieren, um alle Potenziale zu heben.

1. Netzdienliche Integration von Vehicle-to-Grid

Bidirektionales Laden ist nicht per se netzdienlich

Wenn viele Elektrofahrzeuge gleichzeitig laden oder sich entladen, kann dies zu erheblichen Belastungsspitzen im Verteilnetz führen. Diese Lastspitzen können Engpässe verursachen und somit eine Leistungsreduzierung im Engpassfall („Dimmen“) durch den Verteilnetzbetreiber gemäß §14a EnWG auslösen. Entsprechend verursacht das ungesteuerte bidirektionale Laden zusätzliche Anforderungen an den Netzausbau und damit einhergehende Kosten. Es ist also nicht automatisch netzdienlich.

Für die netzdienliche Integration von V2G braucht es weitere Steuerungselemente

Eine Möglichkeit, um Lade- und Entladevorgänge netzdienlich zu koordinieren, stellt das [Hüllkurvenkonzept](#) (oder auch Flexband genannt) dar. Dabei wird dem Nutzer (oder dem für ihn agierenden Aggregator) mitgeteilt, in welchem Flexibilitätsband er sich mit Bezug und Einspeisung von Strom bewegen kann. Ist das Netz stark ausgelastet, verringert sich der Flexibilitätsspielraum. Ist das Netz nur gering ausgelastet, wird der Spielraum größer. Durch das Hüllkurvenkonzept würde das Bidirektionale Laden einen entsprechenden Rahmen erhalten, um Netzdienlichkeit zu gewährleisten. Innerhalb dieses Rahmens kann der Nutzer seine Flexibilität frei vermarkten und dem Energiesystem zur Verfügung stellen. Damit werden die physikalischen Realitäten des Niederspannungsnetzes dargestellt und eine Skalierung für V2G für Privatkunden ermöglicht, ohne enorme zusätzliche Netzkosten zu verursachen, welche durch die Allgemeinheit getragen werden müsste.

2. Vehicle-to-Grid wirtschaftlich ermöglichen

Bei V2G wird zuvor aus dem Netz bezogener und in der Fahrzeughalle zwischengespeicherter Strom wieder ins Netz zurückgespeist. Dadurch können Einnahmen – beispielsweise am Energiemarkt – generiert werden. Jedoch muss im Anschluss erneut Strom aus dem Netz bezogen werden. Denn dieser wird benötigt, um das Elektroauto für seinen eigentlichen Zweck zu nutzen, das Fahren von A nach B. Beim erneuten Beziehen des Stroms müssen wieder die Steuern, Abgaben, Umlagen und Netzentgelte bezahlt werden. Umgangssprachlich wird dies als „Doppelbelastung“ des zwischengespeicherten Stroms bezeichnet.

Befreiung des zwischengespeicherten Stroms von der Stromsteuer

Nach aktueller Rechtslage im Bereich der Stromsteuer kommt es im Rahmen von V2G-Anwendungsfällen zu einer Doppel- oder Mehrfachbesteuerung von rückgespeisten Strommengen mit Stromsteuer. Nach § 5a StromStG entsteht bereits beim erstmaligen Zufluss von Strom an den Ladepunkt die Stromsteuer. Wird dieser Strom im Rahmen der Rückspeisung aus der Autobatterie in das öffentliche Netz abgegeben und später erneut zur Entnahme durch einen Letztverbraucher geliefert, unterliegt er ein weiteres Mal der Stromsteuer. Dies führt dazu, dass Strommengen, die de facto nur einmal verbraucht werden, steuerlich mehrfach belastet werden, was eine ökonomische Verzerrung und eine Bremswirkung auf die Akzeptanz und Verbreitung von bidirektionalem Laden hat. Um diese Doppelbesteuerung zu vermeiden, ist es notwendig, V2G explizit in den Anwendungsbereich des § 5a StromStG aufzunehmen und klare Ausnahmen oder Regelungen zur Vermeidung des wiederholten Steueranfalls bei Rückspeisungen zu schaffen. Dies würde eine sachgerechte Besteuerung gewährleisten und gleichzeitig Innovationshemmnisse im Bereich der Elektromobilität reduzieren.

» Dafür gibt es in der Theorie vier denkbare Lösungsansätze:

1. Bewertung der Lieferung von zurückeingespeisten Mengen an Letztverbraucher als nicht steuerbar;
2. Bewertung der Lieferung von zurückeingespeisten Mengen an Letztverbraucher als steuerbar und steuerpflichtig aber entlastungsberechtigt (zur Klarstellung: Entlastungsberechtigter sollte dann der an den Letztverbraucher liefernde Versorger sein);
3. Bewertung der Lieferung von zurückeingespeisten Mengen an Letztverbraucher als steuerbar, aber steuerfrei; oder
4. Entsteuerung von zurückgespeisten Strommengen im Zeitpunkt der Rückspeisung.

Weitere steuerrechtliche Hürden beim Bidirektionalen Laden

Nach aktueller Rechtslage kann nicht vollkommen ausgeschlossen werden, dass die Vergütung aus dem bidirektionalen Laden

(Rückspeisung aus dem Fahrzeugakku) bei Privatkundinnen und -kunden als Einkünfte aus Gewerbebetrieb zu qualifizieren ist. Das hätte weitreichende administrative Folgen, wie Gewerbeanmeldung, steuerliche Registrierung beim Finanzamt, Gewinnermittlung etc. Im Ergebnis führt diese Pflichtenlast zu einem unverhältnismäßigen administrativen Aufwand im Vergleich zu den realistisch erzielbaren Umsätzen und Gewinnen aus V2G.

Umsatzsteuerlich droht für Privatkundinnen und -kunden, die bidirektionales Laden nutzen, ein unverhältnismäßiger Aufwand. Nach aktueller Rechtslage lösen die Rückspeisung von Strom sowie die Bereitstellung von Flexibilität dem Grunde nach Umsatzsteuer aus. Die V2G-Kundinnen und -Kunden gelten als Unternehmer mit entsprechenden Registrierungspflichten. Sofern die sog. Kleinunternehmerregelung nicht greift, würden die Privatkundinnen und -kunden grundsätzlich verpflichtet sein, Umsatzsteuer-Anmeldungen/Erklärungen abzugeben sowie Umsatzsteuer auf Rechnungen auszuweisen und diese an das Finanzamt abzuführen, obwohl die erzielten Umsätze minimal sind.

» Anpassung im EStG, GewStG & UStG

Es bedarf einer Vereinfachung, vergleichbar mit der Regelung für PV-Kleinanlagen. Die Einnahmen i.Z.m. bidirektionalem Laden müssen hierfür als steuerfrei im Sinne des § 3 EStG bzw. § 3 GewStG klassifiziert werden.

Zudem hilft für ein bürokratiearmes Kundenerlebnis, wenn der Gesetzgeber durch eine Ergänzung von § 12 Abs. 3 UStG sowie eine Anpassung von § 19 Abs. 2 UStG V2G-Leistungen mit einem Steuersatz von 0 % belegt und zugleich V2G aus der Berechnung der Kleinunternehmengrenze herausnimmt. Im Rahmen der Inanspruchnahme der Kleinunternehmerregelung ist es hilfreich, wenn vergleichbar mit der Regelung für PV-Anlagen auf die steuerliche Erfassung / Beantragung einer Steuernummer für rein umsatzsteuerliche Zwecke verzichtet wird und eine alternative Nummer zur Erfüllung der Rechnungsanforderungen verwendet werden kann.

Insgesamt würden dadurch weitere Registrierungspflichten entfallen.

Netzentgeltbefreiung für zwischengespeicherten Strom

Die kurzfristige Änderung des § 118 EnWG, nach der zwischengespeicherter Strom aus Heimspeichern und bidirektionalem Laden pauschal für 20 Jahre von Netzentgelten befreit wird, setzt die falschen Anreize. In der Niederspannung führt dies bei steigender Durchdringung zu zusätzlicher Gleichzeitigkeit und damit zu einer höheren Netzbelastung, für die diese Kunden entgegen dem Prinzip der Verursachungsgerechtigkeit künftig keine Netzentgelte mehr zahlen sollen. Anstatt alle Kunden schrittweise in

ein einheitliches Netzentgeltregime – perspektivisch kapazitätsorientiert – zu überführen, werden für Heimspeicher und bidirektionales Laden Sonderwelten auf Jahrzehnte festgeschrieben. Verteilnetzbetreiber müssten über 20 Jahre hinweg parallele Abrechnungssysteme betreiben, zeitvariable und ggf. künftige dynamische Netzentgelte (Modul 3) viertelstundenscharf nachhalten und bei Rückspeisung ex post Netzentgelte saldiert „auf null setzen“. Dies erzeugt erheblichen zusätzlichen administrativen Aufwand, ohne dass ein klarer netzdienlicher Gegenwert gesichert ist. Gleichzeitig bestehen rechtliche Zweifel, ob die pauschale Netzentgeltbefreiung mit EU-Vorgaben und der eigentlich bei der BNetzA liegenden Regelungshoheit zur Netzentgeltgestaltung vereinbar ist.

»» Korrektur des § 118 EnWG

Vor diesem Hintergrund sollte die Änderung des § 118 EnWG zur pauschalen Netzentgeltbefreiung für V2G und Heimspeicher von zwischengespeichertem Strom angepasst werden. Stattdessen muss die Befreiung des zwischengespeicherten Stroms bei V2G und Heimspeichern von Netzentgelten zeitlich bis zum Inkrafttreten von AgNeS befristet werden und an das Recht gekoppelt werden, dass Netzbetreiber proaktive Netzstabilisierungsmaßnahmen anwenden dürfen.

3. Level Playing Field durch Zugriff auf Fahrzeugdaten

Damit die besten Lösungen und Produkte beim bidirektionalen Laden im Wettbewerb bestehen können, braucht es ein echtes Level Playing Field bei den Services für Endkundinnen und -kunden. Zentrale Voraussetzung dafür ist der diskriminierungsfreie, standardisierte und übertragbare Zugriff auf Fahrzeugdaten – für Nutzerinnen und Nutzer selbst sowie für Dritte, die in deren Auftrag handeln. Dabei gilt folgendes:

Umsetzung der RED III ins nationale Recht

Mit der RED III (Erneuerbare-Energien-Richtlinie) Artikel 20a Absatz 3 hat die EU einen klaren Rahmen geschaffen, um den Zugriff der Fahrzeughalter auf ihre Fahrzeugdaten zu gewährleisten. Die Umsetzungsfrist ins deutsche Recht ist bereits am 21. Mai 2025 abgelaufen. Unklarheiten sind bereits durch die EU-Kommission ausgeräumt. Daher gilt es die folgende Bestimmung schnellstmöglich umzusetzen:

„(...) Zusätzlich zu weiteren in der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) festgelegten Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsanforderungen erlassen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um vorzuschreiben, dass die Fahrzeughalter in Echtzeit fahrzeuginterne Daten in Bezug auf den Alterungszustand der Batterie, den Ladezustand der Batterie, die Leistungseinstellung der Batterie, die Kapazität der Batterie sowie gegebenenfalls zusätzlich den Standort von Elektrofahrzeugen für die Eigentümer und Nutzer von Elektrofahrzeugen sowie für Dritte, die im Namen der Eigentümer und Nutzer handeln, wie Elektrizitätsmarktteilnehmer und Anbieter von Elektromobilitätsdienstleistungen zu nichtdiskriminierenden Bedingungen kostenlos und im Einklang mit den Datenschutzvorschriften bereitstellen.“

Die Umsetzung ist entscheidend, um zentrale Fahrzeugbatteriedaten wie Ladezustand, Alterung und Standort standardisiert, in Echtzeit und diskriminierungsfrei zugänglich zu machen. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass intelligentes, netzdienliches Laden und neue Geschäftsmodelle in der Elektromobilität sich entwickeln können. Die „[Coalition of the willing on bidirectional charging](#)“ hat in einem genauen Datenpunkte definiert, die bei einer nationalen Gesetzgebung berücksichtigt werden sollten.

Darüber hinaus hat die EU-Kommission in einer [offiziellen Mitteilung](#) die Mitgliedstaaten dazu aufgerufen, bei der Umsetzung von Artikel 20a Absatz 3 der RED III sicherzustellen, dass der Zugang zu den genannten Fahrzeugdaten kostenlos erfolgt und „over the air“ bereitgestellt wird – also ohne physischen Zugang zum Fahrzeug. Die meisten dieser Daten werden bereits „over the air“ durch die Fahrzeughalter übermittelt, jedoch über eine eigene API ohne Zugriff für Dritte. Der Zugriff auf die Fahrzeugdaten ist jedoch zentral, um einen niedrigschwülligen und skalierbaren Datenzugang zu ermöglichen, der insbesondere für netzdienliche Anwendungen wie bidirektionales Laden, smartes Lastmanagement oder flexible Tarife essenziell ist. Mitgliedstaaten erhielten den Handlungsauftrag, dies zügig umzusetzen und einen einheitlichen, interoperablen und digitalen Datenzugang in ihre nationale Gesetzgebung sicherzustellen.

Um verbliebende Unklarheiten zu klären, hat die EU-Kommission darüber hinaus im Rahmen eines offiziellen [Dialogs zum Artikel 20a RED III](#) konkrete Anforderungen an die Bereitstellung von Fahrzeugdaten präzisiert und ergänzt. In mehreren Treffen mit Mitgliedstaaten, Industrie, Zivilgesellschaft und Standardisierungsgremien wurden Umfang, Formate und Übertragungskanäle der zu übermittelnden Daten abgestimmt. Ergebnis: Erneut wurde festgestellt, dass die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass relevante Batterie- und Fahrzeugdaten wie SoC, SoH, Leistungseinstellungen und Standort kostenlos, in Echtzeit und „over the air“ zur Verfügung gestellt werden. Konkretisiert wurde der Weg über die Backend-Schnittstellen der Fahrzeughalter als auch bei bestehender Verbindung zur Ladeinfrastruktur über etablierte Kommunikationsprotokolle (z. B. ISO 15118, PLC, Ethernet, WLAN). Zusätzlich wurden konkrete Datenpunkte, Übertragungsfrequenzen und Standardreferenzen benannt, die national in die Gesetzgebung übernommen werden sollen. Die Kommission unterstützt die Harmonisierung über die Entwicklung gemeinsamer technischer Standards, etwa durch IEC 62746 oder prEN 18060.

» Nationale Umsetzung der RED III

Die Anforderungen aus Artikel 20a Abs. 3 RED III sind national umzusetzen durch eine eigenständige Verpflichtung der Fahrzeughersteller zur kostenlosen, nichtdiskriminierenden Echtzeit-Bereitstellung zentraler Batterie-/Fahrzeugdaten (over-the-air) für Nutzer und autorisierte Dritte. Die Durchsetzung sollte über behördliche Aufsicht, Audits und Sanktionen erfolgen, ohne den EU-Typgenehmigungs- und Zulassungsrahmen nach VO (EU) 2018/858 zu unterlaufen.

Deutschland sollte sich auf europäischer Ebene dafür stark machen und parallel eine nationale Umsetzung prüfen.

Europäische Harmonisierung vorantreiben

Für eine langfristige Lösung sollte Deutschland sich darüber hinaus auf EU-Ebene für die Entwicklung eines umfassenden In-Vehicle-Data-Acts einsetzen, der den diskriminierungsfreien, standardisierten Zugang zu allen relevanten Fahrzeugdaten regelt – einschließlich Ladezustand, Batteriezustand, Standort und Leistungsdaten. Ziel muss eine einheitliche, rechtsverbindliche Lösung sein, die über Herstellergrenzen hinweg gilt, den Datenaustausch mit Energiedienstleistern und anderen berechtigten Akteuren erleichtert und damit die Voraussetzung für sektorübergreifende Anwendungen wie bidirektionales Laden, Lastmanagement und Flexibilitätsmärkte schafft. Die relevanten Datenpunkte können aus dem „Report der EWG2 der Coalition of the Willing“ entnommen werden.

ISO 15118-20 verpflichtend auch für Fahrzeuge

Die EU sollte analog zur verpflichtenden Einführung bei Ladeinfrastruktur ab 2027 auch für alle neu zugelassenen Fahrzeuge die Unterstützung von ISO 15118-20 vorschreiben als Grundlage für Plug & Charge, netzdienliches und bidirektionales Laden.

4. Smart Meter Rollout und Messwertqualität

Intelligente Messsysteme / Smart Meter sind die technische und energiewirtschaftliche Grundlage für bidirektionales Laden. Der Rollout intelligenter Messsysteme sowie die Sicherstellung einer hohen Datenqualität durch Smart Meter sind notwendige Voraussetzungen für eine massenhafte und nachhaltige Verbreitung von bidirektionalem Laden im Markt.

Rollout vereinfachen:

Kostensenkungen beim Smart Meter Rollout lassen sich vor allem durch Entbürokratisierung und vereinfachte technische Anforderungen erreichen. Für die netzseitige Steuerung in kritischen Netzsituationen sollte die Steuerungsfunktionalität im Smart-Meter-Gateway integriert und die Schnittstellen zu steuerbaren Anlagen – insbesondere zum HEMS – standardisiert werden, ohne die kunden- und marktseitige Steuerung einzuschränken. Gleichzeitig braucht es eine verbesserte Umsetzung und Einhaltung der Regelungen im heutigen Pflichteinbau-Fall. Durch ein Anreiz- und Sanktionssystem beim SMRO lassen sich bereits kurzfristig die Weichen für ein höheres Umsetzungstempo stellen. Zudem müssen Flexumer – Haushalte und Unternehmen mit steuerbaren Verbrauchseinrichtungen, Eigenenerzeugung, Speichern oder Elektromobilität – schnell und unkompliziert Zugang zu intelligenten Messsystemen erhalten, um den systemischen Nutzen zu maximieren, Flexibilität zügig zu aktivieren und die Akzeptanz bei Kundinnen und Kunden zu steigern.

Messwertqualität sicherstellen

Auch muss die Qualität der übermittelten Messwerte und Lastgänge sichergestellt sein. Eine hohe Qualität der Messwerte ist Voraussetzung für Abrechnung, Netzbetrieb und Flexibilitätsnutzung auch beim bidirektionalen Laden. Aktuell mangelt es den übermittelten Messwerten und Lastgängen immer wieder an der notwendigen Qualität. Bis Mitte 2025 belief sich der Anteil der Messlokationen mit vollständig fehlenden Messwerten auf rund 5%. Hinzu kamen tausende Messlokationen mit lückenhaften Daten.

Die Gründe für einen Nichtversand sind vielfältig und nicht immer durch den MSB zu verantworten insbesondere unter einem strengen POG Regime (Gründe u.a. höhere Gewalt, schlechte WAN Abdeckung etc.). Die Qualität der übermittelten Messwerte und Lastgänge muss daher dauerhaft sichergestellt sein. Eine hohe Qualität der Messwerte ist Voraussetzung für Abrechnung der Lieferanten, Netzbetrieb und Flexibilitätsnutzung. Die Bundesnetzagentur sollte im Rahmen ihrer Aufgaben nach §35 Abs. 1 EnWG ein systematisches Monitoring der Messwertqualität etablieren. Klare Qualitätsstandards und Transparenz schaffen Vertrauen und sichern den Mehrwert intelligenter Messsysteme für alle Marktakteure. Sollte sich die Qualität weiterhin nicht signifikant verbessern, sollte ein gesetzlicher Sanktionsmechanismus für MSB bei anhaltend schlechter Qualität vorgesehen werden.

5. E-Mobilität ganzheitlich systemisch integrieren

Die bidirektionale Nutzung von Elektroautos muss im Zusammenspiel mit dem Betrieb weiterer Energiewendeanlagen betrachtet werden. Viele Haushalte kombinieren Elektroautos mit anderen Flexumer-Anlagen wie PV-Anlagen und

Heimspeichern. Die marktbasierter Kombination von E-Fahrzeugen mit PV-Anlagen und Heimspeichern muss daher konsequent mitgedacht werden, um bidirektionalem Laden zum Erfolg zu verhelfen. Richtig angereizt können diese Flexumer aktiv zur

Netzstabilität beitragen, Systemkosten senken und die Integration erneuerbarer Energien verbessern.

EE-Reform marktorientiert gestalten

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für kleine und mittlere EE-Anlagen müssen so weiterentwickelt werden, dass sie sich an integrierten Lösungen ausrichten, um einen Marktbetrieb zu ermöglichen. Ziel muss eine integrierte Bewirtschaftung von Stromspeicher, Ladepunkt, Wärmespeicher, Wärmepumpe, Solaranlage bei paralleler Optimierung von Netzeinspeisung, Netzbezug und Eigenverbrauch sein. Die Stärkung der Direktvermarktung stellt hierfür einen wichtigen Hebel dar. Mit dem beihilferechtlichen Auslaufen des aktuellen EE-Fördersystems, zum 31.12.2026, sollte der Paradigmenwechsel, hin zur stärkeren Bedeutung der Direktvermarktung auch für kleinere EE-Anlagen erfolgen.

Bidirektionale Flexibilitätseinsatz zielgerichtet fördern

Für die Attraktivität des bidirektionalen Ladens ist es entscheidend, einen regulatorischen Rahmen zu schaffen, der den systemischen und wirtschaftlichen Mehrwert angemessen abbildet - und gleichzeitig Einfachheit und Praktikabilität in der Umsetzung gewährleistet.

Die mit der EEG-Novelle im Februar 2025 eingeführte "Pauschaloption" (§ 19 Abs. 3c EEG) stellt eine wichtige Maßnahme dar, die grundsätzlich das Potenzial hat, Kundinnen und Kunden in der breiten Masse für bidirektionales Laden zu begeistern. Um die Teilhabe zielgerichtet zu fördern und die wirtschaftliche Attraktivität eines marktorientierten, bidirektionalen Betriebs zu steigern, sollte die in § 19 Abs. 3c S. 3 verankerte förderbare Einspeisemenge von 500 Kilowattstunden pro Kalenderjahr je Kilowatt installierter Leistung der Solaranlage jedoch auf 300 kWh pro Kalenderjahr und Kilowatt installierter Leistung angepasst werden. Diese Änderung erhöht die Wirtschaftlichkeit für Endkundinnen und Endkunden, setzt gezielte Anreize für netz- und marktdienliches Verhalten und bildet die reale Verbrauchs- und Eigenverbrauchssituation von typischen Flexumer-Haushalten deutlich besser ab. Gleichzeitig werden die Kosten der EE-Förderung gesenkt. Da Haushalte mit Energiewendetechnologien bereits heute typischerweise Eigenverbrauchsquoten von über 50 % erreichen, verhindert die Absenkung zudem wirksam, dass

Graustrom fälschlich als grüner Strom deklariert und gefördert wird - ohne die wirtschaftliche Attraktivität für den Einsatz von Energiewendetechnologien bei Endkunden zu schmälern.

Direktvermarktung für kleine Anlagen fördern

Die Grundlage für die Abwicklung der Einspeiseseite von bidirektionalen Anwendungsfällen ist die Direktvermarktung. Für kleine Flexumer-Anlagen, auch in Kombination mit E-Fahrzeug, bestehen hier jedoch teils erhebliche Hürden zur erfolgreichen Teilnahme. Neben der zwingend erforderlichen Ausstattung der betroffenen Messstellen mit einem intelligenten Messsystem müssen für eine effiziente Überführung von Flexumer-Anlagen in die Direktvermarktung die zugehörigen Prozesse weiter entbürokratisiert, digitalisiert und massentauglicher gestaltet werden. Maßgeblich sind an dieser Stelle die Vorgaben der Bundesnetzagentur gemäß § 85 Abs. 2 Nr. 5 EEG. Das bereits eröffnete Festlegungsverfahren zur Marktintegration von Speichern und Ladepunkten (MiSpeL) wird nach Abschluss wichtige Erleichterungen für eine praxis- und massentaugliche Überführung von Anlagen in die Direktvermarktung einführen. Weitere wichtige Schritte, wie die Standardisierung und Digitalisierung von Nachweisführungen zwischen verschiedenen Marktakteuren oder eine angemessene Ausgestaltung der Fristen für die Aufnahme von Anlagen in die Direktvermarktung, müssen noch umfangreicher adressiert werden.

Flexibilität aller Speichertechnologien heben

Im Kontext der Regelungen zu bidirektionalem Laden müssen stationäre und mobile Speicher unbedingt gleichberechtigt behandelt werden. Mehr als 2,1 Millionen Heimspeicher in Deutschland stellen bereits jetzt ein großes Flexibilitätspotenzial auf der Niederspannungsebene dar, das aktiviert werden muss. Es ist daher wichtig, dass das bidirektionale Potenzial vergleichbarer Technologien, insbesondere von Heimspeichern nicht vernachlässigt wird. Zwar erscheinen gesonderte Regelungen für die bidirektionale Nutzung von Elektroautos aufgrund des speziellen Charakters „mobiler Speicher“ gerechtfertigt. Jedoch sind jegliche Anpassungen in Bezug auf die Elektromobilität auch hinsichtlich ihrer Diskriminierungsfreiheit gegenüber stationären Heimspeichern zu prüfen und gegebenenfalls gleichlautend anzupassen.

Eric Scheuerle
Political Affairs Manager

+49 174 640 52 90
eric.scheuerle@eon.com

David Franz
Political Affairs Manager

+49 174 321 4220
david.franz@eon.com

it's on us

to make new energy work.