

STELLUNGNAHME

zur informellen Konsultation zu den Wasserstoff- fahrplänen nach § 71k GEG der Bundesnetzagentur vom März 2024

Berlin, 22.04.2024

Der Verband kommunaler Unternehmen e. V. (VKU) vertritt über 1.550 Stadtwerke und kommunalwirtschaftliche Unternehmen in den Bereichen Energie, Wasser/Abwasser, Abfallwirtschaft sowie Telekommunikation. Mit über 300.000 Beschäftigten wurden 2021 Umsatzerlöse von 141 Milliarden Euro erwirtschaftet und mehr als 17 Milliarden Euro investiert. Im Endkundensegment haben die VKU-Mitgliedsunternehmen signifikante Marktanteile in zentralen Ver- und Entsorgungsbereichen: Strom 66 Prozent, Gas 60 Prozent, Wärme 88 Prozent, Trinkwasser 89 Prozent, Abwasser 45 Prozent. Die kommunale Abfallwirtschaft entsorgt jeden Tag 31.500 Tonnen Abfall und hat seit 1990 rund 78 Prozent ihrer CO₂-Emissionen eingespart – damit ist sie der Hidden Champion des Klimaschutzes. Immer mehr Mitgliedsunternehmen engagieren sich im Breitbandausbau: 206 Unternehmen investieren pro Jahr über 822 Millionen Euro. Künftig wollen 80 Prozent der kommunalen Unternehmen den Mobilfunkunternehmen Anschlüsse für Antennen an ihr Glasfasernetz anbieten.

[Zahlen Daten Fakten 2023](#)

Wir halten Deutschland am Laufen – denn nichts geschieht, wenn es nicht vor Ort passiert: Unser Beitrag für heute und morgen: #Daseinsvorsorge. Unsere Positionen: www.vku.de

Interessenvertretung:

Der VKU ist registrierter Interessenvertreter und wird im Lobbyregister des Bundes unter der Registernummer: R000098 geführt. Der VKU betreibt Interessenvertretung auf der Grundlage des „Verhaltenskodex für Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter im Rahmen des Lobbyregistergesetzes“.

Verband kommunaler Unternehmen e.V. · Invalidenstraße 91 · 10115 Berlin
Fon +49 30 58580-0 · Fax +49 30 58580-100 · info@vku.de · www.vku.de

Der VKU ist mit einer Veröffentlichung seiner Stellungnahme (im Internet) einschließlich der personenbezogenen Daten einverstanden.

Der VKU bedankt sich für die Möglichkeit, zu den Fragen der Bundesnetzagentur (BNetzA), die sie im Rahmen der informellen Konsultation zu den Wasserstofffahrplänen nach § 71k GEG Stellung zu nehmen.

Bedeutung des Vorhabens für kommunale Unternehmen

- › Der Verband kommunaler Unternehmen setzt sich für das Erreichen der klimapolitischen Ziele ein. Dazu gehören unter anderem der Ausstieg aus fossilem Erdgas und die zunehmende Relevanz von dekarbonisierten Gasen.
- › Die mehrheitlich kommunalen Verteilernetzbetreiber bewirtschaften aktuell rund 550.000 Kilometer Gasverteilernetze und verfügen über hohe Marktanteile in der Belieferung mit Gas.
- › Klar ist, dass in der Zukunft nicht das gesamte Gasverteilernetz bestehen bleiben wird - Teile werden stillgelegt, andere werden für dekarbonisierte Gase genutzt werden.
- › Die Entwicklung von H₂-Fahrplänen ist eine wichtige Aufgabe, der sich die kommunalen Gasverteilernetzbetreiber zuwenden. Für über 415.000 km des rund 550.000 km großen Verteilernetzes in Deutschland wurden bereits 2023 im Rahmen der Gasnetzgebietstransformationsplanung (GTP) umfangreiche Vorarbeiten für die Transformation und damit für die Fahrpläne gemacht.
- › Derzeit beziehen mehr als 99 Prozent der Industrie-, Gewerbe und Nicht-Haushaltskunden in Deutschland ihr Gas aus den Verteilernetzen, darunter rund 1,8 Mio. mittelständische Unternehmen mit mehreren Millionen Arbeitsplätzen. Sprich: der Mittelstand, das Rückgrat der deutschen Wirtschaft hängt an den Verteilernetzen. Sie werden auch künftig auf gasförmige Energieträger wie Wasserstoff angewiesen sein, den sie über die Verteilernetze beziehen. Hierfür gehen VNB ihre Planungen engagiert an.
- › Daneben heizen rund 50 Prozent der deutschen Haushalte gasbasiert. Auch in 2022 wurden noch 600.000 neue Gasheizungen verbaut. Ihre sichere Versorgung muss auch in Zukunft über die Gas (Erdgas und Wasserstoff)-Verteilernetze - in Ergänzung zu weiteren, u.a. strombasierten Beheizungsformen - gewährleistet bleiben.

Positionen des VKU in Kürze

Grundsätzlich begrüßen wir das Vorgehen der BNetzA mit dieser informellen Konsultation den Startpunkt für einen ausführlichen, ergebnisoffenen Diskussions- und Erörterungsprozess mit der Branche, der Zivilgesellschaft, der Politik und der Wissenschaft zu bestimmen. Nur so kann die Behörde tragbare Rahmenbedingungen für die Fahrpläne bereits zum 31.12.2024 erstmalig festlegen.

Durch die vorliegenden Vorschläge der BNetzA wird es für die Netzbetreiber jedoch schwer bis unmöglich, einen entsprechenden Fahrplan nach § 71k GEG zu erstellen.

Auf die folgenden Punkte möchten wir insbesondere hinweisen:

- › Die BNetzA sieht vor, dass VNB einen Wasserstoff-Fahrplan erstellen können, sofern die kommunale Wärmeplanung (KWP) Wasserstoffnetzausbauggebiete beinhaltet. Durch diese Bedingung bekäme die **planungsverantwortliche Stelle eine vollkommen neue Rolle**. Es ist bereits eine große Verantwortung für Kommunen unabhängig von energiewirtschaftlicher Kompetenz federführend für die KWP verantwortlich zu sein. Diese Position wird mit den BNetzA-Eckpunkten noch verstärkt, indem sie grundsätzlich über den Aufbau eines Wasserstoffnetzes entscheiden soll. Diese Kernkompetenz muss bei den energiewirtschaftlichen Unternehmen verbleiben!
- › **Für die Fahrpläne wird keine ausreichende Flexibilität eingeräumt hinsichtlich zukünftiger Anpassungen:**
 - **Aus Prüfgebieten müssen auch Fahrpläne resultieren können.** Da Fahrpläne nur für solche Gebiete erstellt werden dürfen, die im Rahmen der KWP als Wasserstoffnetzausbauggebiete ausgewiesen sind, ist es den Netzbetreibern nicht möglich, eine Transformation auch für sog. Prüfgebiete, die ggf. in einer späteren Fortschreibung der KWP erst zu Wasserstoffnetzausbaugebieten werden, vorzusehen.
 - Die Vorlage des **finalen** Fahrplanes ist derzeit im GEG geregelt (einmalige Vorlage bis 30.06.2028), aber aus unserer Sicht in dieser Absolutheit nicht nachvollziehbar. Da die KWP alle fünf Jahre aktualisiert wird, müssen auch die Fahrpläne des Netzbetreibers aktualisiert und ergänzt werden können, wenn sich in dieser Zeit bessere Erkenntnisse ergeben.
 - Die **Fristen zur Übermittlung der Fahrpläne** an die BNetzA müssen zu denen passen, die in § 4 (3) WPG für die Fertigstellung der Wärmeplanung vorgegeben sind. Es bedarf eines entsprechenden zeitlichen Puffers. Zudem muss der Fahrplan auch in Übereinstimmung mit dem Netzentwicklungsplan (NEP) der FNB stehen (der nächste NEP ist bis 30.06.2026 durch die BNetzA zu bestätigen, eine Überarbeitung erfolgt alle 2 Jahre). Der VKU setzt sich dafür ein, dass die BNetzA eine **Übermittlung der Fahrpläne nach dem 30.06.2028** zulässt.
 - Außerdem kann auch ein sich ändernder Regulierungsrahmen dazu führen, dass weitere Gebiete in den Fahrplan aufgenommen oder bisher darin enthaltene Gebiete herausgenommen werden.
- › Es erscheint unrealistisch, dass der Netzbetreiber bis zum 30.06.2028 einen **Nachweis** geben kann, dass ein Wasserstoffnetz die **ökonomisch günstigste Lösung** für die Kunden bedeuten würde. Dazu müsste der Netzbetreiber beispielsweise über

belastbare Schätzungen der langfristigen Entwicklung von Strom- und Wasserstoffpreisen verfügen. Was Netzbetreiber leisten können, sind Schätzungen der Umrüstkosten für die Infrastruktur - jedoch keine ganzheitliche Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.

Unabhängig von diesen Eckpunkten besteht aufgrund der Vorgaben des Gebäude-Energie-Gesetzes (GEG) weiterhin die Gefahr, dass der VNB für entstehende Mehrkosten der Gebäudeeigentümer haftet, wenn der Wasserstoff-Fahrplan im Verzug ist und der VNB das verschuldet. Dabei bleibt auch wenn eine unverschuldete Haftung ausgeschlossen ist ein gewisses nicht vollends übersehbares Haftungs- und Prozessrisiko für den Netzbetreiber. Insbesondere dürfte im Falle von aufgrund von Marktentwicklungen erfolgten Verzögerungen unklar sein, inwiefern dem Netzbetreiber im Einzelfall dennoch ein Vorwurf hierfür gemacht werden könnte.

Der zu erstellende Fahrplan ist auf dem zum Abgabezeitpunkt geltenden Regulierungsrahmen zu erstellen. Eine Umsetzung der EU-Richtlinie in nationales Recht muss noch erfolgen. Somit muss es den Netzbetreibern ermöglicht werden, ihre Fahrpläne auch an einen sich ändernden Regulierungsrahmen anzupassen. Zudem sollte der Regulierungsrahmen für Wasserstoff(verteiler-)netzbetreiber **attraktive Finanzierungsbedingungen** bieten. Dies ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gegeben.

Stellungnahme

Fragestellungen zu „Allgemeines“

a) **Gibt es Aspekte, die Sie in der Auflistung vermissen?**

Es fehlt eine Regelung, wie mit der Überlagerung der Anforderungen und Fristen im Antragsverfahren umgegangen wird (vgl. Eckpunkt 4).

b) **Stimmen Sie den oben aufgeführten Eckpunkten zu? Welchem Eckpunkt stimmen Sie nicht zu und aus welchen Gründen?**

Eckpunkt 1:

Die **alleinige** Kopplung an das Wärmeplanungsgesetz (WPG) und die Ausweisung von Wasserstoffnetzausbaugebieten ist unzureichend. Selbst wenn es kein gemäß WPG ausgewiesenes Wasserstoffgebiet gibt, wird es Gewerbe- und Industriekunden mit einem Wasserstoffbedarf geben, die nicht Teil der KWP sind.

In vielen Fällen ist zudem zunächst „nur“ die Ausweisung als **Prüfgebiete** im Rahmen der KWP zu erwarten. In Prüfgebieten sollte es auch ermöglicht werden, einen Fahrplan nach § 71k zu erarbeiten. Ansonsten ist es den Netzbetreibern nicht möglich, eine Transformation auch für sog. Prüfgebiete, die ggf. in einer späteren Fortschreibung der KWP erst zu Wasserstoffnetzausbaugebieten werden, vorzusehen.

Es ist für das zeitliche Zusammenspiel mit der KWP (vgl. Eckpunkt 5 im Abschnitt „Anforderungen“) nicht zielführend, dass erst mit Vorliegen der Ausweisung eines Wasserstoffnetzausbaugebietes mit den Arbeiten am Fahrplan begonnen werden kann, der bis zum 30.6.2028 vorliegen muss. Vielmehr sollte ermöglicht werden, dass der VNB **parallel zur KWP** die Möglichkeiten für die Versorgung von Teilgebieten mit H₂ umfänglich prüft und damit Arbeiten am Fahrplan für mögliche H₂-Ausbaugebiete vornimmt. Zu diesen Arbeiten gehört auch der Gasnetzgebietstransformationsplan (GTP), der aktuell in iterativer Weise von vielen VNB in Kooperation mit ihren Kunden erstellt wird.

Zu beachten ist außerdem, dass der Fahrplan auch in Übereinstimmung mit dem NEP der FNB (Überarbeitung alle zwei Jahre) erstellt wird. Der nächste NEP ist erst bis 30.06.2026 durch die BNetzA zu bestätigen.

Eckpunkt 2

Es ist erkennbar, dass sich der Regulierungsrahmen für Wasserstoffnetze mit der Umsetzung der EU-Richtlinie für die Gasnetze deutlich ändern wird. Die EU-Richtlinie muss noch in die deutsche Gesetzgebung umgesetzt werden. Das wird eine gewisse Zeit dauern, in der parallel schon die Wasserstofffahrpläne vorbereitet werden müssen. Deshalb muss bei der Bewertung der Fahrpläne hinsichtlich der Annahmen zum geltenden Regulierungsrahmen eine Offenheit für eine Veränderung des Regulierungsrahmens bestehen oder eine Möglichkeit zur Nachbesserung gegeben werden, wenn sich der Regulierungsrahmen geändert hat. Hier kann eine spartenübergreifende Betrachtung notwendig sein.

Der zukünftige Regulierungsrahmen für Wasserstoff(verteiler-)netzbetreiber sollte attraktive Finanzierungsbedingungen bieten. Dies ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gegeben.

Eckpunkt 3

Industriekunden sollten nicht von der KWP abhängig sein, sondern individuell betrachtet werden können.

Eckpunkt 4

Die Fristen für die Abgabe der Planung und die Fertigstellung der Rahmenbedingungen passen nicht zusammen.

Es gibt u.a. eine enge Verzahnung mit der KWP, die sinnvoll ist. Diese ist ggf. jedoch erst dann abgeschlossen (in Kommunen mit weniger als 100.000 Einwohnern muss die KWP am 30.06.2028 fertiggestellt sein (§ 4, Abs. 2 WPG)), wenn auch die Netzbetreiber ihre Fahrpläne vorlegen müssen (Frist: 30.06.2028 - vgl. Eckpunkt 5 der Anforderungen). Ersteller sind jedoch unterschiedliche Organisationen - Kommune und Netzbetreiber. Die Möglichkeit des „Nachjustierens“ durch den Netzbetreiber muss aufgrund der zeitlichen Synchronisierung gegeben sein. Es sind Regelungen notwendig, wie mit diesen Überlagerungen von Fristen und Anforderungen im Antragsverfahren umgegangen wird.

In vielen Kommunen ist in der ersten Runde der KWP zudem noch nicht mit der Ausweisung von Wasserstoffnetzausbaugebieten, sondern eher von Prüfgebieten zu rechnen. Ein Fahrplan darf jedoch laut Eckpunkten nur für ausgewiesene Wasserstoffnetzausbaugebiete erstellt werden. Prüfgebiete können aber in nächster Stufe der KWP zu solchen werden. Durch die regelmäßige Überprüfung und Anpassung der KWP muss daher auch eine **Anpassung des Fahrplans** möglich sein.

Neben der KWP spielen weitere Faktoren, wie Industriebedarfe, für die Transformationsplanung der VNB eine Rolle. Hier können sich unerwartbare Entwicklungen einstellen, auf die der VNB reagieren können muss. Dementsprechend können Fahrpläne der VNB auch Kunden umfassen, die H₂ für Produktionsprozesse einsetzen. Der daraus abgeleitete H₂-Bedarf kann dazu beitragen, dass die wirtschaftliche Transformation des Netzes gesichert ist. Der gesetzliche Auftrag der BNetzA, zu prüfen, ob die Umstellung technisch und wirtschaftlich gesichert erscheint, umfasst unserem Verständnis nach das zu transformierende Netz generell, unabhängig davon ob der Einsatz von Wasserstoff zu Wärmezwecken oder Produktionszwecken geplant ist.

Zudem möchten wir auch auf den Regulierungsrahmen verweisen, der sich in der nationalen Entwicklung befindet (vgl. unsere Einschätzung zu Eckpunkt 2, oben). Dies stellt einen weiteren unsicheren Faktor für VNB dar.

Es ist nicht verhältnismäßig, dass der Fahrplan nicht zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt werden kann. Außerdem handelt es sich um einen langen Planungshorizont.

Eckpunkt 5

Selbstredend wird die Versorgungssicherheit in die Planung des Umstellungsprozesses einbezogen. Transparenz und Außenkommunikation sind wichtig. Einzelne Versorgungsunterbrechungen können bei dem Wechsel eines Energieträgers nicht ausgeschlossen werden, aber der Einbezug der Kunden in den Prozess kann die Einschränkungen auf Kundenseite minimieren.

Es bedarf jedoch der Konkretisierung, was unter „eventuell auftretenden kurzfristigen Versorgungsunterbrechungen“ zu verstehen ist? Gibt es einen Bereich des „Tolerierbaren“?

Eckpunkt 6

Änderungen des Regulierungsrahmens können zu anderen Ergebnissen in der Netzplanung führen, die ggf. eine Anpassung des Fahrplans erforderlich machen. Dies darf jedoch nicht zu Regressforderungen der Kunden ggü. dem Netzbetreiber führen.

Eckpunkt 7

Planungssicherheit besteht, wenn alle Rahmenbedingungen für die Anwendung (insbesondere Preis) bekannt sind und bewertet werden können. Für den Einsatz von Wasserstoff zu Heizzwecken im Gebäudebereich trifft das auf Grund von unklaren Marktbedingungen heute noch nicht zu. Eine Bewertung kann aktuell nur auf Grundlage **von Prognosen** zur Entwicklung von Verfügbarkeit und Preisen vorgenommen werden. Dies ist jedoch nicht Aufgabe des Netzbetreibers. Die KWP wird diesbezüglich auch keine Planungssicherheit liefern, sondern ausschließlich auf Grundlage der vorherrschenden Konstellation im Gebäudebestand und bestehender Infrastruktur (z.B. ist bereits ein Gasnetz vorhanden) eine **Einschätzung** zur zukünftigen Eignung der Versorgung mit z.B. Fernwärme oder Wasserstoff geben.

Eckpunkt 8

Es besteht eine Abhängigkeit bei den VNB-Planungen vom NEP der FNB. Der zu erstellende Fahrplan der VNB umfasst den Zeitraum bis 2045. Der Zeitrahmen für den NEP jedoch „nur“ 10 Jahre. Zudem erfolgt die Anpassung des NEP alle 2 Jahre. Klar ist damit: Änderungen im NEP müssen im Fahrplan berücksichtigt werden können.

- c) **Wir gehen aufgrund der derzeitigen Rechts- und Regulierungsrahmens davon aus, dass die Möglichkeit besteht, dass es Kunden geben wird, die sich für andere Erfüllungsoptionen des § 71 GEG entscheiden und dazu weiterhin Erdgas oder Biomethan nutzen. Wie sehen Ihre aktuellen Strategien für den Umgang mit diesen Kunden aus?**

Innerhalb eines transformierten Gasnetzes können Kunden nur mit einer Gasart versorgt werden. Bei einer Umstellung auf Wasserstoff ist eine Versorgung mit Biomethan nicht möglich.

Netzbetreibern muss die Möglichkeit eingeräumt werden, von ihrer Anschlusspflicht entbunden zu werden, sofern der Netzbetrieb wirtschaftlich nicht tragbar ist (wenn z.B. die Aufrechterhaltung des Netzbetriebs oder von Teilen des Netzes nicht mehr wirtschaftlich ist oder unverhältnismäßig hohe Instandhaltungsinvestitionen erforderlich wären). Unter anderem zu der Frage nach Änderungen bei Kündigungsrechten und Anschlusspflichten läuft im Rahmen des Green Paper zu Gasverteilernetzen ein paralleler Prozess beim BMWK.

Fragestellungen zu „Anforderungen“

- a) **Stimmen Sie den oben aufgeführten Eckpunkten zu? Welchem Eckpunkt stimmen Sie nicht zu und aus welchen Gründen?**

Den Eckpunkten stimmen wir aufgrund der Rolle der planungsverantwortlichen Stelle nicht zu.

Eckpunkt 1

Die planungsverantwortliche Stelle hat die Rolle alleine für die KWP erhalten. Die Planung der Netze liegt dagegen in der Verantwortung der Netzbetreiber. Im Rahmen der KWP ist die Kommune daher auf den engen Austausch und die Abstimmung mit den Netzbetreibern angewiesen. Die vorgesehene Verknüpfung bei der gemeinschaftlichen Planung konkretisiert die Funktion der Daseinsfürsorge im Rahmen der Konzessionsverträge. **Die enge Abstimmung zwischen Netzbetreiber und Kommune** im Rahmen der Fahrplanerstellung ist aber in jedem Fall erforderlich, z.B. hinsichtlich anderer städtebaulicher Maßnahmen.

Die Netzplanung ist zudem Teil des NEP. Auch hier bedarf es der Abstimmung.

Zur **praxisnahen Gestaltung** der Arbeiten am Fahrplan gehört, dass hinsichtlich der genauen Arbeitsaufteilung zwischen planungsverantwortlicher Stelle und VNB keine praxisfernen, einschränkenden Vorgaben gemacht werden. Die Möglichkeit, eine **Teilplanung durch den VNB** auszuschließen ist vor dem Hintergrund begrenzter (Personal-)Ressourcen bei planungsverantwortlicher Stelle und VNB nicht sinnvoll. (Vgl. auch unsere Anmerkungen zu Eckpunkt 2 im Abschnitt „Anforderungen“).

Eckpunkt 2

Zwar ist es angemessen, dass ein Netzbetreiber bei der Erstellung seines Fahrplans auf die Wärmeplanung abstellt. Dies ist aber nicht der alleinige Faktor: Wasserstoff wird wie auch Erdgas nicht nur für die Anwendung Wärme eingesetzt. Die Reduktion des Energieträgers auf die Wärmeanwendung wird der Versorgungsaufgabe nicht gerecht.

In der Praxis werden VNB für ihr gesamtes Netzgebiet untersuchen, wo die Versorgung mit Wasserstoff möglich und sinnvoll ist und entsprechend für diese Gebiete Fahrpläne

entwickeln, die nicht zwingend mit den Gemeindegrenzen übereinstimmen. D.h. ein Fahrplan kann mehrere Gemeindegebiete umfassen. Die Vorgabe mindestens eines Fahrplans je planungsverantwortlicher Stelle, die ein Wasserstoffnetzausbaugbiet ausweist, halten wir daher für praxisfern und überflüssig.

Eckpunkt 3

Es ist unklar, auf welcher Grundlage die BNetzA über die (teilweise) Genehmigung eines H₂-Fahrplans entscheidet. Hier bedarf es der Konkretisierung der Regelungen des § 71k im EnWG – insbesondere hinsichtlich der Methodik zur Überprüfung des Fahrplans durch die BNetzA und einer transparenten Darstellung des Prüfverfahrens. Bei einer teilweisen Genehmigung des Fahrplans muss der Netzbetreiber die Möglichkeit haben, den Fahrplan nach Bekanntgabe der Teil-Genehmigung anzupassen oder zurückzuziehen.

Eckpunkt 4

Die Transformation der Gasnetze zu Wasserstoffnetzen bzw. der Neubau von Wasserstoffnetzen ist ein sich dynamisch entwickelndes neues Geschäft. **Es muss deshalb möglich sein, dass Fahrpläne im weiteren Verlauf der Planungen abgeändert werden können.**

Es ist zu beachten, dass die innerhalb der Wärmeplanung definierten Teilgebiete mit einer Eignungsstufe gemäß § 19 Absatz 2 Satz 2 gewichtet sind. Die Planung im WPG entfaltet keine Verbindlichkeit (entsprechend § 27 Rechtswirkung der Entscheidung), so dass eine Anpassung und Erweiterung der Gebiete innerhalb des gesamten Planungsprozesses (d.h. 1. Veröffentlichung Mitte 2026 bzw. 2028 und der im WPG unter § 25 geregelten Fortschreibung des Wärmeplans) geboten ist.

Da von einer **Synchronität mit der KWP** auszugehen ist, sollte mit der Fortschreibung des Wärmeplans (die KWP ist ein rollierender Prozess) die Möglichkeit bestehen, beispielsweise in Prüfgebieten neue Wasserstoffnetzausbaugebiete auszuweisen oder bestehende zu erweitern, und dafür Fahrpläne zu erstellen bzw. zu ergänzen. So können beispielsweise im Zeitverlauf auch neue Elektrolyseprojekte die Versorgung von Gebieten mit H₂ sinnvoll machen (vgl. Eckpunkt 7b im Abschnitt Nachweise/Einzureichende Dokumente). Ähnliches gilt für Annahmen über die Versorgung mit H₂ über vorgelagerte Netzebenen, die aus dem **H₂-NEP** stammen (vgl. Eckpunkt 7a im Abschnitt Nachweise/Einzureichende Dokumente). Diese Annahmen sollten entsprechend der Aktualisierungen des H₂-NEP angepasst werden können.

Eckpunkt 5

Dies setzt insbesondere vor dem Hintergrund des festgeschriebenen Termins die Kenntnis über die Verfügbarkeit von Wasserstoff voraus.

Die KWP wird alle fünf Jahre aktualisiert, daher müssen auch die Fahrpläne des Netzbetreibers aktualisiert und ergänzt werden können. Zudem muss der Fahrplan in Übereinstimmung mit dem NEP der Fernleitungsebene stehen. Der NEP wird aber erst bis

30.06.2026 bestätigt. **Anpassungen der Fahrpläne müssen zu einem späteren Zeitpunkt möglich sein.**

Bei einer regelmäßigen Überprüfung der KWP muss es auch für Netzbetreiber die Möglichkeit geben, regelmäßig Fahrpläne einzureichen.

Die Angemessenheit des festen Stichtages zur Einreichung des Fahrplans ist fraglich, da

- die KWP regelmäßig (alle fünf Jahre) angepasst wird
- und sie in kleineren Gemeinden erst zum 30.6.2028 vorliegen muss.

Aus diesen Gründen sollte die Frist für die Vorlage der Fahrpläne gestrichen werden. (Vgl. auch unsere Anmerkungen unter Eckpunkt 1 im Abschnitt „Allgemeines“)

Eckpunkt 6

Auch wenn das Einvernehmen zwischen planungsverantwortlicher Stelle und dem Netzbetreiber in § 71k GEG so formuliert ist, darf dies keine zwingende Voraussetzung für die Gültigkeit des Fahrplans sein. Die Abstimmung ist sicherlich empfehlenswert, jedoch hat die planungsverantwortliche Stelle nicht die Umsetzungskompetenz, um den Fahrplan beurteilen zu können.

Eckpunkt 7

Die nach Landesrecht zuständige Stelle muss die KWP für Kommunen mit weniger als 100.000 Einwohnern zum 30.06.2028 beschließen. Bis zu diesem Zeitpunkt muss der Fahrplan aber nach der unter Eckpunkt 5 formulierten Anforderung an die BNetzA übermittelt sein. Es ist unmöglich, diese beiden Anforderungen zu erfüllen, wenn die nach Landesrecht zuständige Stelle die Frist nach § 4 (2) WPG ausschöpft.

Die Anforderung, dass der Fahrplan mit der KWP, die die nach Landesrecht planungsverantwortliche Stelle beschlossen hat, **übereinstimmt**, ist in § 71k GEG vorgegeben. Die Vorgabe, dass die Übermittlung des Fahrplans an die BNetzA zum 30.06.2028 erfolgen muss, findet sich zwar nicht im Wortlaut des § 71k GEG, ergibt sich aber wohl aus dem Zusammenhang zwischen der Frist für den Beschluss bzw. die Veröffentlichung und dem Wirksamkeitserfordernis einer BNetzA-Genehmigung.

Damit das Antragsverfahren handhabbar bleibt, setzt sich der VKU dafür ein, dass die BNetzA eine **Übermittlung der Fahrpläne nach dem 30.06.2028** zulässt.

Eckpunkt 8

Der Zeitplan für die Erstellung der Fahrpläne nach § 71k GEG ist sehr ambitioniert. Er darf nicht durch die Entwicklung webbasierter Eingabemasken verzögert werden. Die Netzbetreiber müssen möglichst frühzeitig die Anforderungen kennen, die sie zu erfüllen haben. Der Datenerhebungsprozess muss möglichst einfach sein und bei den Daten, die auch in die KWP eingehen, auf den dort verwendeten Datenformaten und -definitionen aufsetzen.

b) Gibt es Aspekte, die Sie in der Auflistung vermissen?

Ja:

- Die Hürden für die Transformation des Gasnetzes werden enorm hochgelegt. Für Netzbetreiber wird es schwer bis unmöglich, einen entsprechenden Fahrplan nach § 71k zu erstellen. Der Aspekt, dass mit der Transformation der Gasnetze enorme Investitionen eingespart und das Tempo zur Erreichung der Klimaneutralität deutlich beschleunigt werden kann, fehlt vollständig.
- Ausgeblendet werden die H₂-Bedarfe, die im Netzgebiet entstehen, und die nicht für Wärmezwecke stehen - gemeint sind bspw. industrielle Anwendungen.
- Die Eckpunkte lassen weiterhin unklar, in welcher Weise die BNetzA über die Genehmigung eines H₂-Fahrplans entscheidet.

Fragestellungen zu „wirtschaftliche Überprüfung“

a) Stimmen Sie den oben aufgeführten Eckpunkten zu? Welchem Eckpunkt stimmen Sie nicht zu und aus welchen Gründen?

Es stellt sich die grundsätzliche Frage, warum es die Pflicht einer Untersuchung der Wirtschaftlichkeit für Wasserstoffnetze gibt.

Die BNetzA würde durch Umsetzung der u.s. Eckpunkte ihre Zuständigkeit faktisch auf Wettbewerbsmärkte im Wasserstoffsektor bzw. andere Wärmetechniken wie Fern- und Nahwärme ausdehnen.

Unklar sind außerdem die Folgen, wenn sich Annahmen zum wirtschaftlichen Betrieb im Zeitverlauf nicht verifizieren.

Eckpunkt 1

Es stellt sich die grundsätzliche Frage, warum es die Pflicht einer Untersuchung der Wirtschaftlichkeit für Wasserstoffnetze gibt. Eine gesetzliche Grundlage dafür ist nicht vorhanden. Eine Betrachtung ökonomischer Faktoren erfolgt bereits im Rahmen der KWP durch die Kommune. Ein wirtschaftlicher Betrieb der Netzinfrastruktur liegt im ureigenen Interesse eines Netzbetreibers.

Hinweisen möchten wir auch darauf, dass es sich bei H₂-Netzen vorrangig um umzuwandelnde Netze handelt, und nicht um eine neue Infrastruktur. Der Vorteil der Wasserstofflösung liegt gerade darin, bestehende Infrastruktur weiterbetreiben zu können.

Unklar bleibt in den Eckpunkten, welcher Zeitraum für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung maßgeblich ist (beim Amortisationskonto für das H₂-Kernnetz wird z.B. auf das Jahr 2055 abgestellt).

Zweifelsohne ist der Betrachtungshorizont sehr lang, was nur unsichere Prognosen erlaubt.

Die „ökonomisch günstigste Lösung“ liegt nicht im Einflussbereich des Netzbetreibers. Er hat nur Einfluss auf die Höhe der Netzentgelte, die nur einen Teil des Endkundenpreises

darstellen. Im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung kann sich der Netzbetreiber daher nur auf die Netzsicht beschränken. Die rollenübergreifende gesamtheitliche Kostenbetrachtung für eine Versorgung mit Wasserstoff ist derzeit nicht leistbar, da die Preise für Wasserstoff oder auch H₂-Anwendungen über den geforderten langen Zeitraum nicht seriös abschätzbar sind.

Überdies hält der VKU die Anforderung der „ökonomisch günstigsten Lösung“ nicht für notwendig, da sie über die gesetzlichen Anforderungen des GEG hinausgeht. Gemäß GEG (§ 71 k, Abs. 3 Satz 1 Nr.1) hat die BNetzA zu prüfen, ob die Umstellung der Infrastruktur auf Wasserstoff im Rahmen der rechtlichen Vorgaben technisch und wirtschaftlich gesichert erscheint.

Den Ansatz der Refinanzierung der Kosten über die Netzentgelte unterstützen wir. Dies entspricht dem über viele Jahre im Erdgas gelebten Finanzierungsmodell und auch die Kosten (Netzentgelte und Netzkosten) sind vergleichbar (H₂ und Erdgas). Wichtig ist, dass der Regulierungsrahmen für Wasserstoff(verteiler-)netzbetreiber attraktive Finanzierungsbedingungen bietet. Dies ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gegeben.

Zu a): Zustimmung: Die Finanzierung kann nur über Netzentgelte erfolgen, was auf Grund der relativ geringen Umstellungskosten als eher unproblematisch bewertet wird.

Zu b): unklar: Die bisher geforderte Wirtschaftlichkeit bezieht sich im Wesentlichen auf den Bau, die Umstellung und den Betrieb der Wasserstoffnetze. Inwieweit ein Lieferant die Umstellung von Heizgeräten übernimmt oder fördert, kann aus Netzbetreibersicht schwer formuliert werden. In jedem Fall liegen Verbrauchsgeräte der Kunden nicht im Verantwortungsbereich der VNB.

Außerdem ist hierbei auf das GEG und seine Regelungen zu Kosten und die damit verbundene entsprechende Förderung für den Heizungstausch zu verweisen. Eine Übernahme der Kosten für Umrüstungen oder Austausch von nicht umrüstbaren Verbrauchsgeräten kann nicht durch den Netzbetreiber geleistet werden.

Zu c): Ablehnung: Die Pflicht des Netzbetreibers zur Darlegung der H₂-Verfügbarkeit ist in der vorliegenden Form nicht nachvollziehbar und nicht Aufgabe des Netzbetreibers. Dies ist nach Meinung des VKU bereits in der gesetzlichen Regelung in §71k, Abs. 1 Nr. 2. lit. a) nicht sachgerecht adressiert (vgl. Eckpunkt 7 im Abschnitt „Nachweise/Einzureichende Dokumente“).

Die Produktion, Speicherung und Bereitstellung von H₂ vor Ort im ausreichenden Maß unter Bedingungen, die für den Nutzer bezahlbar sein werden, sind **wettbewerblich** organisiert. Sie unterliegen nicht der Zuständigkeit der BNetzA. Genauso wenig ist die Darstellung über Erzeugung und Speicherung von H₂ bei der Marktrolle des Netzbetreibers

sachgerecht adressiert. Es ist davon auszugehen, dass auch der beteiligten planungsverantwortlichen Stelle diese Informationen nicht vorliegen. Zu Bedingungen, die für Benutzer bezahlbar sein werden, kann ebenso wenig eine verbindliche Aussage getroffen werden.

Für verlässliche Aussagen bedarf es einer etablierten Handels- und Marktstruktur, die für Wasserstoff (noch) nicht existiert. Sicherlich ist Planungssicherheit für alle Akteure wichtig. Es ist jedoch unsachgemäß, für die Verbindlichkeit der Planung einseitig den VNB zu verpflichten.

Die Anforderung unter Punkt c) ist daher auszusetzen, bis entsprechende Rahmenbedingungen vorliegen und eine fundierte Bewertung ermöglichen.

Eckpunkt 2

Für eine Bewertung für mindestens zwei weitere im betroffenen Teilgebiet realistisch verwendbare Energieträger findet sich keine Rechtsgrundlage in § 71 k GEG. Diese Bewertung sollte in Abwägung zur Ausweisung von Versorgungsgebieten in der KWP erfolgen. Mit diesem Eckpunkt würde die BNetzA ihren Zuständigkeitsbereich faktisch auf Fernwärme, Nahwärme oder Solarthermie ausweiten. Das Potenzial und die voraussichtlichen Kosten für alle nach dem GEG möglichen Energieträger werden aber bereits im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung analysiert. Der kommunale Wärmeplan ist öffentlich zugänglich, daher besteht kein Bedarf, dass im Rahmen des Fahrplans derartige Darstellungen vorgenommen werden.

Eckpunkt 3

Die Pflicht zur Beauftragung eines unabhängigen Sachverständigen wie einen Wirtschaftsprüfer zur Abwägung der Alternativen sowie der Berechnungen ist aus Sicht des VKU nicht notwendig. Auch ist das Ziel dieser Beurteilung unklar. Ein Wirtschaftsprüfer könnte ebenso wenig wie alle anderen Beteiligten belastbare Kostenkalkulationen für die Zukunft anstellen. Der Einbezug einer unabhängigen Seite wie eines Wirtschaftsprüfers würde zusätzliche monetäre und zeitliche Ressourcen für die Erstellung der Fahrpläne generieren. Die Prüfung der Wirtschaftlichkeit sollte sich stattdessen auf die Transformationskosten für Netzbetriebsmittel fokussieren und durch die BNetzA zu leisten sein. Dazu sollte ein entsprechender Regulierungsrahmen für die Transformation der Netze eingeführt werden, innerhalb dessen die BNetzA transparente Berichtspflichten aufstellen könnte, die es ihr ermöglichen, die Prüfung aufwandsarm durchzuführen.

b) Gibt es Aspekte, die Sie in der Auflistung vermissen?

Es ist wichtig, auch bei Wasserstoff Finanzierungsmöglichkeiten über den Ordnungsrahmen bereitzustellen, die den Netzbetreiber bei der Finanzierung des Hochlaufs unterstützen. Hier geht es nicht nur um Darlehen, sondern um die Schaffung eines vernünftigen und nachhaltigen Rahmens zur Refinanzierung von der ersten Investition an.

Sollte ein Verteilernetzbetreiber über die KWP ein Teilnetzgebiet auf Wasserstoff umstellen, sollte er die Möglichkeit haben,

- Seine H₂-Ready Gasnetz-Assets über KANU 2.0 substanzerhaltend über die Gas-NEV Nutzungsdauern weiter auf „normalem Weg“ abzuschreiben, um dann ausreichende Restbuchwerte auf den Geschäftsbereich H₂ umwidmen zu können
- Das umgewidmete „Altnetz“ sollte dann analog zu den großen „Kernnetzbetreibern“ gem. WasserstoffNEV verzinst werden, um über die EK-Verzinsung neue Investitionen zu finanzieren
- Neue Investitionen wiederum sollten – analog zur Systematik „Kapitalkostenaufschlag“ bei Strom/Gas – ebenfalls jährlich gemeldet und ebenfalls verzinst werden können
- Beim Kernnetz soll es gem. der BNetzA-Konsultation zur „WANDA-Festlegung“ (Netzentgelt-Bestimmung für das H₂-Kernnetz) ein Amortisationskonto geben, um einerseits das Netzentgelt in der Hochlaufphase zu „deckeln“ und andererseits den Netzbetreibern trotzdem die ihnen zustehenden Erlöse zu sichern, indem das Konto bebucht und später wieder ausgeglichen wird (ähnlich der Systematik des Regulierungskontos Strom/Gas). Verteilernetzbetreiber werden eine analoge Systematik benötigen, damit in der Anfangsphase der Spagat zwischen hohen Investitionen und trotzdem bezahlbarem Netzentgelt geschafft werden kann.

Wir sind der Meinung, dass auch Verteilernetzbetreiber von der Festlegung „WANDA“ erfasst werden sollten, wenn durch die Kommunale Wärmeplanung ein H₂-Netz identifiziert wird und dazu ein Fahrplan des VNB vorliegt. So würden ihnen die gleichen Finanzierungsmöglichkeiten eingeräumt wie einem Kernnetzbetreiber.

Auch die BNetzA würde von dieser Regelung profitieren, weil die Gleichbehandlung zu analogen Berechnungssystematiken und damit auch Prüfsystematiken führen würde, was ihr die wirtschaftliche Prüfung eines H₂-Fahrplans erleichtern würde.

Fragestellungen zu „Nachweise/Einzureichende Dokumente“

- a) Stimmen Sie den oben aufgeführten Eckpunkten zu? Welchem Eckpunkt stimmen Sie nicht zu und aus welchen Gründen?**

Die Datenanforderungen zur Bewertung der Wasserstofffahrpläne sollten sich bei Daten zu dem Ist-Zustand eng an den Anforderungen nach WPG orientieren. Es sollte sichergestellt werden, dass die BNetzA im Rahmen der Bewertung der Wasserstofffahrpläne nicht zu einer Regulierung der Wettbewerbsmärkte für Wasserstoffproduktion und -erzeugung bzw. der Fern- und Nahwärme übergeht. Es ist zu klären, was die BNetzA mit „anderen Energieträgern“ meint. Die Versorgungslage anderer als gasförmige Energieträger können von Gasverteilernetzbetreibern nicht sachgemäß beurteilt werden.

Eckpunkt 1

Grundsätzlich sollten nur die Daten analysiert werden, die bereits mit der KWP erfasst werden und der planungsverantwortlichen Stelle vorliegen. Die Erhebung weiterer Daten hält der VKU für eine unnötige, zusätzliche bürokratische Anforderung, siehe auch Eckpunkt 2.

Eckpunkt 2:

Es sollte klargestellt werden, dass die Datenanforderungen zur Darstellung des Ist-Zustands nicht über die Anforderungen nach Anlage 1 zu § 15 WPG hinausgehen. Die Definition der erhobenen Daten sollte zu denen in Anlage 1 zu § 15 WPG passen. Der Begriff der „Kohorte“ ist z.B. in Anlage 1 zu § 15 WPG nicht definiert.

Es sollte klargestellt werden, welche Daten für die Ermittlung des Ist-Zustands erforderlich sind. Hierzu gehören nicht die Datenanforderungen unter Ziffer h (Anteil Erneuerbarer Energien im Erdgasnetz, Herkunft Erdgas, potentielle Einspeisung Biomethan: Daten bzgl. des Anteils an EE im Erdgasnetz liegen eher den Vertrieben/Lieferanten und nicht den Netzbetreibern vor.). Sie finden sich im WPG in Anlage 3 zu § 32 bei den Daten, die für die Wärmenetzausbau- und Dekarbonisierungsfahrpläne benötigt werden.

Die BNetzA sollte begründen, warum sie diese Daten zur Bewertung der Wasserstofffahrpläne benötigt. Alternativ sollte sie erwägen, dass sie sich zur Vermeidung zusätzlicher Datenerhebungen die zur Beurteilung der Wasserstofffahrpläne notwendigen Auszüge aus der Wärmeplanung vorlegen lässt. Sie sollte hierbei begründen, warum sie den jeweiligen Auszug aus der Wärmeplanung zur Bewertung der Wasserstofffahrpläne benötigt. Dadurch kann vermieden werden, dass sich die Bewertung der Wasserstofffahrpläne zu einer Regulierung der Wärmenetze entwickelt.

Eckpunkt 3

Vgl. unsere Hinweise zu Eckpunkt 2

Eckpunkt 4

Vgl. unsere Hinweise zu Eckpunkt 2

Eckpunkt 5

Im Fahrplan des VNB sind nur Aussagen aus Netzperspektive möglich. Durch den Netzbetreiber sind keine Aussagen zu Preisentwicklung und (physischer) Verfügbarkeit von Wasserstoff möglich.

Vgl. unsere Hinweise zu Eckpunkt 2

Eckpunkt 6

Antworten zur Versorgungsfrage ergeben sich ggf. erst zu einem späteren Zeitpunkt (z.B. durch zukünftige NEP). Wichtig ist, dass die H₂-Erzeugung nicht in der Verantwortung des Netzbetreibers liegt.

Vgl. unsere Hinweise zu Eckpunkt 2 und Eckpunkt 1 im Abschnitt „wirtschaftliche Überprüfung“

Eckpunkt 7

Zu a): Sollte ein nachgelagerter Netzbetreiber tatsächlich den Nachweis über die H₂-Versorgung bringen müssen (vgl. unsere Einschätzung zu Eckpunkt 1 im Bereich „wirtschaftliche Überprüfung“), ist dies über die Anbindung ans H₂-Kernnetz („H₂-NEP“ verstehen wir hier als Kernnetz bzw. die folgende integrierte Netzentwicklungsplanung) ausreichend und angemessen. Der Netzbetreiber kann jedoch nur eine Aussage zur technischen Kapazität machen. Ein Nachweis über ausreichend zur Verfügung stehende (physische) Mengen kann durch ihn nicht erbracht werden.

Darüber hinaus verweisen wir auf unsere Einschätzung zu Eckpunkt 2 und Eckpunkt 1 im Abschnitt „wirtschaftliche Überprüfung“.

Zu b): Hier wird auf verbindliche Projekte zur Wasserstoffproduktion verwiesen. Dennoch kann es zu Schieflagen kommen, wenn ein VNB vorrangig unverbindliche Zusagen bekommt, auf deren Grundlage eine Planung schwer möglich ist.

Eckpunkt 8

Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der im Fahrplan konkret niedergelegten Umstellung der Erdgasnetzinfrastruktur und des integrierten Investitionsplans durch einen Wirtschaftsprüfer stellt einen zusätzlichen Zeit- und Kostenfaktor dar. In Anbetracht der Fristigkeiten und der zusätzlichen Kosten sollte diese Anforderung nicht zusätzlich an den Netzbetreiber erhoben werden.

Klar ist auch, dass die Wirtschaftlichkeit der Umstellung nur aus Netzperspektive nachweisbar sein könnte.

- b) Gibt es Aspekte, die Sie in der Auflistung vermissen**

- c) Die Umstellung von Netzteilen erfolgt nach Gesetzesvorgabe im Einklang mit den Klimaschutzzielen des Bundes und unter Berücksichtigung der verbleibenden Treibhausgasemissionen: Wie beabsichtigen Sie die Umsetzung und den Nachweis dieser gesetzlichen Vorgabe?**

Wichtige und klare Aufgabe der VNB ist die technische und wirtschaftliche Umstellung der Versorgungsinfrastruktur. Die konkrete Erreichung von Klimaschutzzielen ist nicht Aufgabe des Infrastrukturbetreibers alleine, sondern hängt von vielen weiteren Faktoren wie ordnungspolitischen Vorgaben, von EE-Erzeugung und Energieverbrauch ab. Zudem hat der NB keinen Einfluss auf die die Emissionen der Netzkunden.

- d) Im Rahmen der Umstellung der Erdgasinfrastruktur sind die Ertüchtigung der Leitungsinfrastruktur und die angeschlossenen Verbrauchsanlagen darzustellen**

und nachzuweisen. Wie beabsichtigen Sie die Umsetzung und den Nachweis dieser Vorgabe?

Die Invest-/Aufwands-Aufträge sind adressscharf angelegt, diese könnten exportiert werden. Die angeschlossenen Verbrauchsanlagen würden entweder über das GIS-System oder das Vertragssystem exportiert.

- e) **Im Rahmen der Umstellung der Erdgasinfrastruktur ist vor allem die Versorgungssicherheit zu gewährleisten und nachzuweisen. Wie sehen Ihre bisherigen Strategien zur Gewährleistung und Nachweis der Versorgungssicherheit während des Umstellungsprozesses aus? Damit ist zum einen die generelle Versorgungssicherheit der Kunden beider Energieträger (Erdgas und Wasserstoff) in der Übergangsphase gemeint, zum anderen die Versorgungssituation während der konkreten Umstellung des jeweiligen Netzanschlusses.**

Die Versorgungssicherheit während des Umstellungsprozesses sicherzustellen, hat für die Netzbetreiber hohe Priorität, gewisse Unterbrechungen werden allerdings nicht zu vermeiden sein. Die Kundenauswirkungen lassen sich nach dem Vorbild der L-/H-Gas-Umstellung durch frühzeitige Transparenz über das Vorhaben sowie Einbezug der Kunden minimieren.

Bei Rückfragen oder Anmerkungen steht Ihnen zur Verfügung:

Isabel Orland
Senior-Fachgebietsleiterin Gasnetze
Abteilung Energiewirtschaft

Telefon: +49 30 58580-196
E-Mail: orland@vku.de