

Wasserstofffahrpläne sinnvoll eintakten. Auf Arbeiten der VNB am GTP aufbauen.

Stellungnahme zur informellen Konsultation der BNetzA, THÜGA Aktiengesellschaft | 22. April 2024

Die Thüga begrüßt das Engagement der Bundesnetzagentur, mit Eckpunkten und Fragestellungen zu den Wasserstofffahrplänen nach §71k GEG die Branche frühzeitig in die Erstellung der Grundsätze für die Fahrpläne einzubeziehen und einen ausführlichen, ergebnisoffenen Diskussions- und Erörterungsprozess einzuleiten. Viele Gasverteilnetzbetreiber (VNB) erstellen in Kooperation mit ihren Kunden bereits Pläne für die Transformation der Gasversorgung in Richtung Wasserstoff. Die Thüga arbeitet zusammen mit 47 VNB sowie dem DVGW und dem VKU in der Initiative H2vorOrt daran, mit dem Gasnetzgebietstransformationsplan (GTP) deutschlandweit die netzbetreiberseitige Planungsgrundlage zu schaffen, so dass nach Ausgestaltung des notwendigen Ordnungsrahmens für Transformation und Stilllegung, die deutschen VNB zeitnah eine investitionsfähige Planung für die Erreichung der Klimaneutralität in ihren Netzen erreichen. 2023 wurden bereits 415 000 km des rund 550 000 km großen Verteilnetzes in Deutschland in der GTP-Planung erfasst. Aus diesem Grund ist es für uns von großem Interesse, dass die Grundsätze, nach denen die Fahrpläne gemäß §71k GEG erstellt werden sollen, frühzeitig bekannt sind. Die Arbeiten am GTP bieten eine gute Grundlage sowohl für die Erstellung der Fahrpläne als auch für die kommunale Wärmeplanung und sollten als solche anerkannt und fortgesetzt werden. Einige der in den Eckpunkten genannten Prämissen verhindern jedoch die parallele Arbeit an Wärmeplänen und Fahrplänen durch zeitliche Beschränkungen. Des Weiteren wird die Erstellung der Fahrpläne durch unsachgemäße Verantwortungszuteilung von Wirtschaftlichkeitsannahmen an den VNB erheblich erschwert. Insgesamt sollten die Anforderungen an die Erstellung der Fahrpläne realistisch umsetzbar sein, keinen unnötigen bürokratischen Aufwand erzeugen und vergleichbar sein mit den Anforderungen an die Transformationspläne für Wärmenetze. Zudem weißt die Thüga darauf hin, dass viele regulatorische Rahmenbedingungen für die Transformation der Gasnetze weiterhin unklar sind. Diese müssen vorliegen, damit die VNB Fahrpläne belastbar gestalten können. Im Folgenden bezieht die Thüga Stellung zu den Eckpunkten sowie zu einigen der im Dokument aufgestellten Fragen.

Synchronisierung der Fahrpläne mit der kommunalen Wärmeplanung und dem Netzentwicklungsplan praxisnah gestalten

Unter dem Abschnitt Allgemeines erfolgt die Feststellung, dass die Erstellung eines Fahrplans erst dann „erfolgen“ kann, wenn in mindestens einem Teilgebiet der kommunalen Wärmeplanung (KWP) ein Wasserstoffnetzausbaugebiet qua Entscheidung der planungsverantwortlichen Stelle (§26 WPG) ausgewiesen wurde. Da diese Entscheidung erst am Ende des Prozesses der Wärmeplanung erfolgt, kann damit gerechnet werden, dass sie erst zum Zeitpunkt der gesetzlich vorgesehenen Frist 2026 bzw. 2028 (vgl. §4

WPG, Abs. 2, 1. und 2.) vorliegen. Aus dem Gesetz folgt keine zeitliche Reihenfolge, auch ist die Ausweisung nicht Voraussetzung, um einen Fahrplan bereits einvernehmlich zu beschließen. Eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung hierzu kann etwa auch unter der aufschiebenden Bedingung geschlossen werden, dass eine Ausweisung erfolgen wird. Beide Tatbestände sind kumulativ aber Voraussetzung dafür, dass Eigentümer sich auf die Erfüllungsoption nach § 71k GEG berufen können. Daher kann aus unserer Sicht selbstverständlich bereits vor dem Vorliegen der Ausweisung und parallel zur KWP mit den Arbeiten am Fahrplan begonnen werden. Dies ist auch notwendig, damit solche realistisch bis zum 30.6.2028 vorliegen werden. Für die KWP

wiederum ist es wertvoll, wenn die Möglichkeiten für die Versorgung von Teil(ausbau)gebieten mit H2 bereits frühzeitig umfänglich geprüft wurden. Zu diesen Arbeiten gehört auch der **Gasnetzgebietstransformationsplan (GTP)**, der aktuell in iterativer Weise von vielen VNB in Kooperation mit ihren Kunden erstellt wird. Im GTP wird bereits heute schon die technische Eignung des bestehenden Netzes überprüft und der Wasserstoffbedarf im Netzgebiet analysiert. Die Ausweisung von Wasserstoffnetzausbaugebieten und die darauf basierende Erstellung der verbindlichen Fahrpläne und deren Genehmigung durch die BNetzA ist gesetzlich im Anwendungsbereich auf den Wärmesektor begrenzt (s. GEG §2 Anwendungsbereich). Bei der Erstellung eines Transformationsplans werden VNB allerdings nicht nur die unmittelbar dem GEG unterfallenden Kunden berücksichtigen, sondern alle Kunden am Gasnetz, insbesondere die zahlreichen Industrie- und Gewerbekunden, die oftmals Treiber der Transformation sein werden. Die Eckpunkte lassen im Unklaren, welche Regelungen für Wasserstoffbedarfe für Gewerbe- und Industriekunden in Gebieten gelten sollen, in denen kein Wasserstoffnetzgebiet ausgewiesen ist. Die Versorgung von Industriekunden muss aus unserer Sicht unabhängig von geplanten Wasserstoffnetzausbaugebieten möglich sein. Hier besteht allerdings eine gewisse Unschärfe, die es zu klären gilt. Dabei ist insbesondere ein Abgleich mit weiteren gesetzlichen Regelungen durchzuführen (Art 56/57 EU-GasBMRL).

Um eine praxisnahe Ausgestaltung der Fahrpläne zu erreichen, sollte eine **Synchronisierung der Fahrpläne mit anderen, teilweise übergeordneten Planungen und deren Revisionszyklen erfolgen**. Dazu zählt der Prozess des Netzentwicklungsplans (**NEP**), der Prozess der **Kernnetzerstellung** und die **KWP**, die Evaluierungen über bestimmte Perioden hinweg unterliegen. Da die KWP einen rollierenden Prozess darstellt, sollte auch mit der Fortschreibung des Wärmeplans die Möglichkeit bestehen, beispielsweise in **Prüfgebieten neue Wasserstoffnetzausbaugebiete** auszuweisen oder bestehende zu erweitern, und dafür Fahrpläne zu erstellen bzw. zu ergänzen. Daher ist der Eckpunkt 4 in Abschnitt Anforderungen anzupassen. So können beispielsweise im Zeitverlauf auch neue Elektrolyseprojekte die Versorgung von Gebieten mit H2 sinnvoll machen (vgl. Nachweise/ Einzureichende Dokumente

7)b.). Ähnliches gilt für Annahmen über die Versorgung mit H2 über vorgelagerte Netzebenen, die aus dem **H2-NEP** stammen (vgl. Nachweise/ Einzureichende Dokumente 7)a.). Diese Annahmen sollten entsprechend der Aktualisierungen des H2-NEP angepasst werden können.

Zur praxisnahen Gestaltung der Arbeiten am Fahrplan gehört auch, dass hinsichtlich der genauen **Arbeitsaufteilung** zwischen planungsverantwortlicher Stelle und VNB keine praxisfernen, einschränkenden Vorgaben gemacht werden (Abschnitt Anforderungen, 1)). Gesetzlich vorgesehen ist, dass der Fahrplan einvernehmlich beschlossen und veröffentlicht ist (§71k, Abs. 1, 2.). **Die Möglichkeit einer Teilplanung durch den VNB auszuschließen ist auch vor dem Hintergrund begrenzter (Personal-)Ressourcen bei planungsverantwortlicher Stelle und VNB nicht sinnvoll.**

In der Praxis werden VNB für ihr gesamtes Netzgebiet untersuchen, wo die Versorgung mit H2 möglich und wirtschaftlich ist und entsprechend für diese Gebiete Fahrpläne entwickeln, die nicht zwingend mit den Gemeindegrenzen übereinstimmen, d.h. ein Fahrplan kann mehrere Teilgebiete und damit auch Gemeindegebiete umfassen. **Die Vorgabe mindestens eines Fahrplans je planungsverantwortliche Stelle, die ein Wasserstoffnetzausbaugebiet ausweist, halten wir daher ebenfalls für praxisfern.** Überdies würde diese Vorgabe zusätzlichen, unnötigen Aufwand auf Seiten der VNB und der BNetzA hervorrufen. (Abschnitt Anforderungen, 2)).

Die in Abschnitt Anforderungen und 3) beschriebene Möglichkeit, dass ein Fahrplan nur teilweise genehmigungsfähig ist, ist aus unserer Sicht unklar formuliert. Sollte gemeint sein, dass nur Teile eines Fahrplans genehmigt und andere abgelehnt werden können, so sollte dem VNB in diesem Fall die Möglichkeit gegeben werden, den Fahrplan im Nachgang anzupassen. Der Hintergrund ist, dass der Fahrplan die Versorgung mit H2 umfassend darstellt. Wenn nur Teile darauf genehmigt werden, kann dies Auswirkungen auf die gesamte Versorgungslage haben.

Auf Interesse der VNB an wirtschaftlichen Betrieb bauen

Im Abschnitt Wirtschaftliche Überprüfung werden aus unserer Sicht einige Eckpunkte beschrieben, **die**, sollten Sie sich in Festlegungen manifestieren, **die Erstellung von Fahrplänen und damit die verbindliche Festlegung von H2-Versorgungsgebieten in der Praxis verhindern werden.**

Grundsätzlich stellt sich auch hier die Frage, wie mit Veränderungen in übergeordneten Planungen und Rechtsetzungen umgegangen wird. Was passiert beispielsweise, wenn Annahmen zum wirtschaftlichen Betrieb sich im Zeitverlauf ohne eigenes Verschulden des VNB nicht verifizieren? Unklar bleibt aus unserer Sicht auch, was unter einem wirtschaftlichen Betrieb der Infrastruktur verstanden wird (1). Über welchen Zeitraum wird von einem wirtschaftlichen Betrieb ausgegangen? Vergleichsweise wird bei dem H2-Kernnetz mit einem Ausgleich des Amortisationskontos bis 2055 gerechnet.

Zunächst ist festzuhalten, dass der **wirtschaftliche Betrieb eines H2-Netzes mit Finanzierung über Netzentgelte im ureigenen Interesse des VNB** ist. Aktuell fehlen allerdings regulatorische Rahmenbedingungen für die Transformation von Gasnetzen auf H2-Netze jenseits des Kernnetzes. Sollte an dem in Allgemeines unter Punkt 2) formulierten Verbot festgehalten werden, den Fahrplan auf Annahmen über einen zukünftig erwarteten Rechts- und Regulierungsrahmen zu begründen, würde aktuell die Prüfung der Wirtschaftlichkeit aufgrund der fehlenden Rahmenbedingungen daher mit hoher Wahrscheinlichkeit negativ ausfallen.

Damit wird deutlich: **Die Wirtschaftlichkeit der Umstellung und des Betriebs der H2-Netzinfrastruktur ist unmittelbar abhängig von der Ausgestaltung der Netzentgeltregimes, der Anerkennung der Netzumstellkosten, usw. und somit vom Ordnungsrahmen.** Ohne diesen Rahmen kann der Nachweis nicht sachgemäß dem VNB angelastet werden.

Gemäß **(1b.)** soll der Nachweis der Wirtschaftlichkeit eine Darstellung enthalten, **wer die Kosten für die Umrüstung und den Austausch von Verbrauchsgeräten bei Kunden** tragen soll. Dies ergibt sich aus der gesetzlichen Anforderung in §71k Abs. 1 2.b), die bereits an dieser Stelle aus unserer Sicht unsachgemäß adressiert ist. Die Verbrauchsgeräte befinden sich im Eigentum des Kunden und sind **nicht Gegenstand von Entscheidungen des VNB.** Eine solche Regelung führt dazu, dass die planungsverantwortliche Stelle

und damit ggf. jede einzelne Kommune je nach kommunalem Haushalt unterschiedliche Entscheidungen über die Kostentragung treffen wird. Wir halten es für sinnvoller, die Frage der Kostentragung mit einer einheitlichen, bundesgesetzlichen Regelung zu adressieren.

Eine Darstellung über die **ausreichende Erzeugung und Speicherung von H2 gemäß (1c.)** ist ebenfalls **nicht sachgerecht bei der Marktrolle VNB 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. Zu einem Gegenstand von Zukunftsspekulationen, die stark von Import, übergeordneten Infrastrukturen, Angebot und Nachfrage sowie einem ordnungspolitischen Rahmen abhängen, der noch nicht absehbar ist, kann weder Kommune noch VNB verbindliche Aussagen treffen. Darüber hinaus liegt die Preisbildung für H2 nicht in der Hand der Marktrolle VNB. Planungssicherheit ist für alle Akteure wichtig, aber eine Verbindlichkeit der Planung in diesem Zusammenhang einseitig den VNB und den Kommunen anzulasten, ist unsachgemäß.

Den in **Eckpunkten 2) und 3) beschriebenen Kostenvergleich der H2-Versorgung mit mindestens zwei weiteren Energieträgern, die von unabhängiger Stelle geprüft werden soll, lehnen wir ab.**

Ein wirtschaftlicher Vergleich der Wärmeversorgungsoptionen sollte in Abwägung zur Ausweisung von Versorgungsgebieten im Rahmen der KWP durch die planungsverantwortliche Stelle erfolgen. Auch an dieser Stelle halten wir die einseitige Verpflichtung der Gas-VNB für wirtschaftliche Erwägungen anderer Energieträger als Gas für unsachgemäß und entspricht unserer Einschätzung nach nicht dem gesetzlich Geforderten. Diese einseitige Verbindlichkeitsverpflichtung findet sich auch unter **Nachweise/ Einzureichende Dokumente 7)b.** wieder, in der die Vorlage konkreter Elektrolyseprojekte oder die Verbindung zu H2-Versorgung durch vorgelagerten NB verlangt wird. Hier sind VNB in ihrer eigenen verbindlichen Planung auch von verbindlichen Zusagen anderer Marktrollen abhängig.

Die in **3) aufgeführte Bestätigung des Investitionsplans durch eine unabhängige Stelle wie einen Wirtschaftsprüfer lehnen wir ebenfalls ab.** Der durch eine solche Prüfung eines jeden Teilnetzgebietes entstehende Zeit- und

Kostenaufwand kann allen Seiten erspart werden. Stattdessen sollten aus unserer Sicht **genaue Kriterien durch die Bundesnetzagentur erstellt werden, die Transparenz und Vergleichbarkeit der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der VNB für die Prüfung durch die BNetzA erlauben**. Auch hier sei erwähnt, dass VNB im eigenen Interesse nur dann die unternehmerische Entscheidung treffen, einen Fahrplan bei der BNetzA zur Prüfung vorzulegen, wenn die Netzbetreiber davon ausgehen, dass Sie das Netz auch wirtschaftlich betreiben können.

Weitere Punkte, die nicht in Einflussgebiet des VNB liegen, diesem in den Eckpunkten aus unserer Sicht aber einseitig zugeschrieben werden, betreffen ebenfalls die Frage c) unter Nachweise/ Einzureichende Dokumente.

Die technische und wirtschaftliche Umstellung der Versorgungsinfrastruktur sind Aufgaben der VNB. Die konkrete **Erreichung von Klimaschutzziele**n kann nicht Aufgabe des Gas-Infrastrukturbetreibers alleine sein. Die Umstellung auf H2 ordnet sich in die Bemühungen für eine klimaneutrale Wärmeversorgung der KWP ein und hängt von zahlreichen weiteren ordnungspolitischen Vorgaben für die Reduktion von fossilen und den Hochlauf klimaneutraler Gase ab. Beispielsweise kann eine Quotenregelung mit einer Verpflichtung zu ansteigenden Anteilen klimaneutraler Gase an der Versorgung dazu ein weiteres wichtiges Instrument sein.

Zu der Frage d) nach **Nachweisen über die Ertüchtigung der Leitungsinfrastruktur** und der angeschlossenen Verbrauchsanlagen ist festzuhalten, dass im Rahmen des GTP Nachweise zur Ertüchtigung der Netzinfrastruktur geführt werden. Zu den Verbrauchsanlagen wird mit den größten RLM-Kunden (GTP 2024: TOP 30 Kunden) gesprochen, sodass im Zuge des GTP die großen Industriebetriebe, Kraftwerke, etc. vorinformiert sind. Zu der Frage e) unter Nachweise/ Einzureichende Dokumente nach Strategien zur Gewährleistung und Nachweis der **Versorgungssicherheit** während Umstellprozess ist festzuhalten, dass die Versorgungssicherheit der Kunden für Netzbetreiber höchstes Gebot ist, auch gerade in Transformationsphasen. Zur technischen Umstellung von Netzabschnitten werden im GTP 2024 bereits Vorplanungen durchgeführt. Das Netzgebiet wird in sog. Umstellbezirke eingeteilt werden, die so groß sind, dass die Zeitspanne der Nicht-

Versorgung während des Umstellprozesses für den Kunden vertretbar ist.

Ansprechpartner:

Lena Burchartz
Energiepolitik /Büro Berlin
T: 0151 53570935
Lena.burchartz@thuega.de

Markus Wörz
Leiter Stabstelle Energiepolitik
T: 089-38197-1201
markus.woerz@thuega.de