

ElektroMobilitätsClub Österreich e. V. | Im Grenzwinkel 1 | 4060 Leonding

Energie-Control Austria für die Regulierung der
Elektrizitäts-, Gas- und Wasserstoffwirtschaft
Rudolfsplatz 13a
1010 Wien

Datum
20.03.2025

Stellungnahme des ElektroMobilitätsClubs Österreich zur E-Control Marktkonsultation zur Systemnutzungsentgelte-Grundsatzverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ElektroMobilitätsClub Österreich hat die Marktkonsultation zur SNE-GV Teil 1 und Teil 2 insbesondere in Bezug auf Anreize für die aktive Nutzung der verteilten Flexibilitäten von intelligentem und bidirektionalem Laden von E-Fahrzeugen analysiert.

Das Flexibilitätspotential von E-Fahrzeugen ist erheblich. Die meisten aktuell in Österreich zugelassenen E-Fahrzeuge sind zwar noch nicht V2H- bzw. V2G-fähig, aber auch die intelligente Steuerung der Aufladung bietet hohes Flexibilitätspotential. Neu zugelassene Modelle zeigen einen deutlichen Trend zur Unterstützung von bidirektionalem Laden (über V2L hinaus in Richtung V2H und V2G). Wenn wir von einem zukünftig zu erwartenden Bestand von mehr als 1 Mio. E-PKW ausgehen, von denen auch nur 10% aggregiert gleichzeitig gesteuert mit ca. 10 kW geladen oder entladen werden können, dann stellt das ein **Flexibilitätspotential von mehr als 1 GW Regelleistung** dar (Bezug bzw. Einspeisung). Bei ca. 20% Ladehub eines 70 kWh Akkus je Fahrzeug beträgt die kumulierte flexible **Speicherkapazität** beachtliche **1,4 GWh**. Diese Flexibilitätspotentiale sind also durchaus systemrelevant und sollten systemdienlich nutzbar gemacht werden.

Auch die Projekte der TransnetBW (wie z.B. Mobility4Grid, ISLP - Intelligentes Laden im Standardlastprofil oder OctoFlexBW - Elektroautos als Redispatch Flexibilität in der Niederspannung) zeigen deutlich das Flexibilitätspotential von E-Fahrzeugen.^{1, 2, 3}

Das ELWG hat eine gute Basis dafür geschaffen, diese Flexibilität von E-Fahrzeugen aktiv zu nutzen und verlangt im § 139 Abs. 2 im Rahmen der Beschaffung von Flexibilitätsleistungen ausdrücklich die „wirksame und diskriminierungsfreie Beteiligung aller Marktteilnehmer ... insbesondere für Marktteilnehmer, die verteilte Erzeugung, Laststeuerung oder Energiespeicherung anbieten“.

Aggregiert gesteuerte intelligente bzw. bidirektionale Ladung von E-Fahrzeugen bietet so eine verteilte Laststeuerung bzw. Energiespeicherung an. Die SNE-GV sollte daher Anreize für die Nutzung dieser Flexibilität setzen. Im aktuellen Entwurf ist dies allerdings nicht der Fall.

Wir verweisen in dem Zusammenhang auch auf die EntschlieÙung des Nationalrats vom 19. November 2025 mit dem Auftrag an die Bundesregierung, die Nutzung von E-Autobatterien als Stromspeicher für die Versorgung des eigenen Hauses (Vehicle-to-Home – V2H) und zur Einspeisung von Überschüssen direkt in das Stromnetz (Vehicle-to-Grid – V2G) zu ermöglichen.⁴

In der Anlage schicken wir weiters den Entwurf von Empfehlungen für EU Richtlinien-Anpassungen für intelligentes und bidirektionales Laden, der im Rahmen einer durch die EU Kommission (Directorate-General for Energy) beauftragten Studie entstanden ist und die Wichtigkeit der Nutzung dieser Flexibilität für das Stromnetz unterstreicht.

Empfehlungen zur Anpassung der derzeitigen Entwürfe für SNE-GV Teil 1 und Teil 2:

Erweiterung der Definition von „Systemdienlichkeit“

Die aktuelle Definition der SNE-GV Teil 2 für „systemdienliche Speicher“ ist auf

¹ <https://www.transnetbw.de/de/unternehmen/portraet/innovationen/mobility4grid>

² <https://www.transnetbw.de/de/unternehmen/portraet/innovationen/mobility4grid/islp>

³ <https://www.transnetbw.de/de/unternehmen/portraet/innovationen/mobility4grid/octoflexbw-1>

⁴ https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVIII/E/46/fname_1723533.pdf

standortbezogene Großspeicher mit einer Einspeise-Engpassleistung von zumindest 1MW eingeschränkt.

Der Entwurf nimmt auch in anderen Abschnitten keinen konkreten Bezug auf verteilte, systemdienliche Speicher, wie z.B. aggregierte bidirektional betriebene E-Fahrzeuge.

Wir empfehlen, die systemdienliche Nutzung der (aggregierten) Flexibilität von intelligent und bidirektional ladenden Fahrzeugen (sowohl in Bezugs- als auch in Einspeiserichtung) explizit zu beschreiben und mit netztariflichen Anreizen zu versehen. Eine etwaige Schwelle für die aggregierte Regelleistung sollte den Hochlauf von entsprechenden Aggregator-Angeboten berücksichtigen – auch in Zusammenhang mit den entsprechenden Leistungswerten (z.B. max. 8 kW pro Haushalt).

Wir denken außerdem, dass es sinnvoll ist, auch Anreize für die systemdienliche, aggregierte Steuerung der Ladeleistung zu setzen. Damit kann auch die Flexibilität von Fahrzeugen, die nicht bidirektional Laden, genutzt werden.

Anreize für systemdienliche Erhöhung der Ladeleistung

Im Entwurf für die SNE-GV Teil 1 ist für Kleinanschlüsse eine Anpassung der netzwirksamen Leistung des Netzanschlusses auf 8 kW vorgesehen. Für eine optimale Nutzung des Flexibilitätspotentials von verteilt ladenden E-Fahrzeugen ist aus unserer Sicht eine Anhebung auf ca. 10 kW sinnvoll, solange die Überschreitung der 8 kW Bezugsleistungsgrenze systemdienlich erfolgt. Auch für die systemdienliche Einspeisung kann das sinnvoll sein.

Angelehnt an den Sommer-Nieder-Arbeitspreis (SNAP) empfehlen wir auf Day-Ahead Basis netztarifliche Anreize zu setzen, damit Ladevorgänge systemdienlich geplant bzw. verschoben werden. In Tagesabschnitten (Stunden bzw. Viertelstunden), in denen ein erhöhter Bezug wünschenswert (systemdienlich) ist, sollte daher auch eine entsprechend erhöhte Bezugsleistung nicht als „höchster Viertelstundenwert des Monats“ angerechnet werden.

Die voraussichtliche Bezugslast des Stromnetzes (Ebene 7, Day-Ahead) könnte beispielsweise in Stunden- bzw. Viertelstundenabschnitten zwischen „Hochlast“ und

„Niedriglast“ unterscheiden. Zeitabschnitte mit Niedriglast sind dementsprechend Zeitabschnitte, in die Ladevorgänge präferiert verschoben werden sollten.

Leistungspreis für bisher nicht-leistungsgemessene Kleinanschlüsse

Für „systemdienliche Kleinanschlüsse“ ist das derzeitige von gewerblichen Betrieben übernommene Preismodell für den „gemessenen LP“, das von 3.000 Benutzungsstunden (etwa 8h an jedem der 365 Kalendertage) mit recht gleichmäßiger Last ausgeht, ungeeignet. Bei einem systemdienlichen Kleinanschluss ist von etwa 3h pro Kalendertag bzw. pro Kalendertag der RSAP-Periode (Reduzierter Sommer-Arbeitspreis) mit einem hohen Bezug auszugehen. Die Gestaltung des Netztarifs für Kleinanschlüsse sollte die gewünschten unregelmäßigen Lastspitzen in Zeitabschnitten mit Niedriglast berücksichtigen, um einen Anreiz für systemdienliches Verhalten zu bieten.

Elektrische Grüße!

Bernhard Kern

Präsident

ElektroMobilitätsClub Österreich

Im Grenzwinkel 1

4060 Leonding

ZVR: 310348987