



Formblatt für Stellungnahmen für die formelle Konsultation in dem Festlegungsverfahren zu § 71k Gebäudeenergiegesetz (GEG) betreffend der Fahrpläne für die Umstellung der Netzinfrastruktur auf die vollständige Versorgung der Anschlussnehmer mit Wasserstoff (FAUNA)

Az: 4.28/1#1

Stand: August 2024

Konsultationsteilnehmer: GEODE Deutschland e. V.

Name des Stellungnehmenden:

Datum der Stellungnahme: 16.09.2024

Eine geschwärzte Fassung der Stellungnahme (zutreffendes bitte ankreuzen):

Lege ich bei

Ist nicht erforderlich

Hinweis: Auf der folgenden Seite können Sie Ihre Stellungnahme einfügen (rechte Spalte). Bitte stellen Sie einen inhaltlichen Bezug her wie bspw. „Punkt C.2.b) Anschlusskapazität“ (linke Spalte).

STELLUNGNAHME

für die formelle Konsultation in dem Festlegungsverfahren zu § 71k Gebäudeenergiegesetz (GEG) betreffend der Fahrpläne für die Umstellung der Netzinfrastruktur auf die vollständige Versorgung der Anschlussnehmer mit Wasserstoff (FAUNA)

Az.: 4.28/1#1

Per E-Mail: 71kGEG@BNetzA.de

Die GEODE ist mit einer Veröffentlichung der Stellungnahme auf der Internetseite der Bundesnetzagentur (BNetzA) einverstanden. Eine geschwärzte Fassung der Stellungnahme ist nicht erforderlich.

Die GEODE bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Zu begrüßen ist, dass die BNetzA an zahlreichen Stellen die Kritik der Marktteilnehmer aus der Konsultation der Eckpunkte berücksichtigt hat. Dies vorangestellt, sind die Anforderungen an die Genehmigungsfähigkeit der Fahrpläne nach wie vor zu hoch angesetzt. Insbesondere betrifft dies die Bereiche Prognoseerfordernis und Wirtschaftlichkeitsdarstellung. Im Ergebnis erhöht die BNetzA die bereits strengen gesetzlichen Anforderungen – teils ohne gesetzliche Grundlage - mit der Folge, dass die Gasnetztransformation unter Verwendung von Fahrplänen nach § 71k GEG in vielen Fällen unattraktiv bleiben dürfte. Im Kontext der Erreichung der Klimaschutzziele ist dies äußerst kritisch zu sehen. Die BNetzA wird daher aufgefordert, die Anforderungen an die Genehmigungsfähigkeit der Fahrpläne noch weiter abzusenken, um deren Implementierung in der Praxis zu ermöglichen.

Aus Sicht der GEODE bedürfen insbesondere die nachstehenden Gliederungspunkte der Festlegung einer gesonderten Erwähnung:

Zu Punkt A. 1.	GEODE hält dies für eine zielführende Klarstellung, die sich nachhaltig positiv auf die Infrastrukturtransformation von Erdgas auf Wasserstoff auswirken dürfte. Die Errichtung und Betrieb von Wasserstoffnetzinfrastrukturen auf Verteilernetzebenen ist auch ohne Fahrplan nach § 71k Abs.
----------------	---

	<p>1 Nr. 2 GEG rechtlich zulässig. Neben der Möglichkeit der Inanspruchnahme der Übergangsregelung für den Einbau von H2-ready-Heizungen gewährt der Fahrplan keine Vorteile und beinhaltet zugleich auch keine weiteren regulatorischen Vorgaben.</p>
<p>Zu Punkt A. 2.</p>	<p>Die teilweise Abkehr von der noch im Eckpunktepapier enthaltenen Forderung nach einer Übereinstimmung der Fahrpläne mit den Ergebnissen der kommunalen Wärmeplanung ist zu begrüßen. Dasselbe gilt für die Möglichkeit, mehrere Wasserstoffnetzausbauggebiete innerhalb der Zuständigkeit derselben nach Landesrecht für die Wärmeplanung zuständigen Stelle zusammenzufassen. Aus Sicht von GEODE bedarf es jedoch einer weitergehenden Entzerrung zwischen Wärmeplanung und Fahrplan. Die bestehenden Verknüpfungen sind nach wie vor zu stark und aufgrund der unterschiedlichen Zielsetzungen und Rechtscharakter beider Planungsinstrumente teilweise auch verfehlt.</p> <p>Die seitens der BNetzA vorgenommenen räumlichen Einschränkungen sind allenfalls aus Gründen des Verbraucherschutzes (dazu sogleich mehr) nachvollziehbar. Aus unternehmersicher und planerischer Sicht ist zu berücksichtigen, dass der Fahrplan sinnvollerweise Maßnahmen betreffen kann, die nur zum Teil innerhalb eines in der Wärmeplanung ausgewiesenen Wasserstoffnetzausbaugebiets nach § 26 WPG liegen. Eine Ausstreckung auf das gesamte Wasserstoffnetzausbaugebiet dürfte in vielen Fällen einer Umsetzbarkeit bzw. Rentabilität der Gasnetztransformation entgegenstehen. Umgekehrt können zwei verschiedene Fahrpläne Maßnahmen betreffen, die innerhalb eines Wasserstoffnetzausbaugebiets liegen. Die BNetzA ist gehalten, der Regelung in § 71k GEG in praxistauglicher Weise zur Geltung zu verhelfen. Dies wird bei einer deutlichen Bevorzugung von Belangen der Verwaltungsvereinfachung nicht geschehen.</p> <p>Die zugunsten der Letztverbraucher angestrebte Gewährleistung einer Transparenz ist im Grunde nicht zu kritisieren. Jedoch verkennt die BNetzA, dass der Verbraucherschutz nicht der alleinige normative Zweck des § 71k GEG ist. Die Anknüpfung an das Zieljahr 2045 sowie die gewollte, technologieneutrale Ausgestaltung des GEG offenbaren dies. Die Vorschrift dient somit primär dem Klimaschutz; die Ausgestaltung der Fahrpläne hat mithin unter verhältnismäßiger Berücksichtigung aller Zielbestimmungen des § 71k GEG zu erfolgen. Insbesondere darf den Verteilernetzbetreibern - zugunsten einer einfachen Informationsbeschaffung für die Letztverbraucher - nicht die Transformation erschwert oder</p>

	<p>gar verwehrt werden. Die Infrastrukturtransformation und die „Mitnahme“ der Letztverbraucher mit hin zu Wasserstoff als dem Energieträger der Zukunft bedarf eines gerechten Interessenausgleichs.</p>
Zu Punkt B. 3.	<p>Die Regelung ist ersatzlos zu streichen; in diesem Zuge bedarf es zudem einer Anpassung der Formulierung in Punkt A. 4. Bei angenommenem Rechtscharakter des Fahrplans als (öffentlich-rechtlichem) Vertrag – von welchem im Übrigen auch GEODE ausgeht – ist die Rechtswirkung einer Verbindlichkeitserklärung in Bezug auf einen bindenden Vertrag allenfalls deklaratorischer Natur. Hiervon abgesehen zwingt die Regelung die einreichenden Stellen zur Zusicherung einer Verbindlichkeit in Bezug auf Aspekte, die gar nicht zugesichert werden können (z.B. hinsichtlich der Dauer der Versorgungsunterbrechung oder des Endes der Belieferung mit Erdgas). Die von Seiten der BNetzA angestrebte Erklärung der Verbindlichkeit läuft bei einem Vertragskonstrukt zwangsläufig auf die Gewährung einer Garantie hinaus. Das ist vor dem Hintergrund der Haftungsregelungen in § 71k Abs. 4 und 6 GEG mehr als bedenklich.</p>
Zu Punkt C. 1. c)	<p>Die Begrenzung der Möglichkeit zur Ausweitung des Umstellungsgebiets nach Ablauf der Frist des 30.6.2028 ist nachvollziehbar. Aus Sicht der GEODE dürfen die hieran zu stellenden Anforderungen dennoch nicht zu hoch angesetzt werden. Insbesondere darf hierbei keine Mehrgewichtung der Verbraucherschutzbelange erfolgen. Eine Ausweitung des Umstellungsgebiets kann sich normzweckkonform insbesondere aus Klimaschutzermägungen ergeben, z.B. wenn den Heizungsanlagenbetreibern entgegen ursprünglichen Planungen keine anderen, wirtschaftlich vertretbaren GEG-konformen Versorgungsoptionen zur Verfügung stehen. Es bedarf daher einer Aufweichung der Formulierung dahingehend, dass die sich für Letztverbraucher ergebende Mehrbelastung nicht außer Verhältnis zu den sonstigen Interessen und Belangen stehen darf.</p>
Zu Punkt C. 3. b)	<p>Die Klarstellung im Rahmen der Erwägungsgründe, nämlich dass der Umstellungszeitpunkt nur so genau wie möglich angegeben werden muss und sich daran (reguläre) Änderungen ergeben können, zeigt dass die BNetzA erkennt, dass es eine nicht sicher prognostizierbare Angabe ist. Diese hängt von verschiedenen Faktoren ab, die auch außerhalb der Verantwortlichkeit der einreichenden Stellen liegen können. Insbesondere aber wird zum Zeitpunkt der Einreichung des Fahrplans zwecks Genehmigung die Bestimmung eines nahezu zwei Jahrzehnte lang entfer-</p>

	<p>ten Zeitpunkts unmöglich sein. Dass diese Feststellung zu der an anderer Stelle geforderten Verbindlichkeit in Widerspruch steht (vgl. Punkte A. 4. Und B. 3.), drängt sich auf.</p>
Zu Punkt C. 3. c)	<p>Es bedarf der Klarstellung, dass zumindest übergangsweise die Parallelversorgung mit Wasserstoff sowie auch Erdgas möglich sein muss. Dies ist relevant für die Gewährleistung der Versorgungssicherheit.</p>
Zu Punkt C. 4. a)	<p>GEODE erachtet die Verpflichtung zur Darstellung einer prognostischen Entwicklung als nicht mit den Vorgaben des § 71k Abs. 1 Nr. 2 GEG vereinbar. Sie ist daher ersatzlos zu streichen. Die einreichenden Stellen haben lediglich darzulegen, dass der Fahrplan in Übereinstimmung mit den Netzentwicklungsplänen der Fernleitungsebene steht oder nachzuweisen, wie vor Ort ausreichend Wasserstoff produziert und gespeichert werden kann. Weitergehende Anforderungen lassen sich auch der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 20/7619, S. 93 f.) nicht entnehmen. Bei Erfüllung dieser Genehmigungsvoraussetzungen ist die Frage der Wasserstoffverfügbarkeit als im Rahmen der Plausibilisierung abschließend nachgewiesen anzusehen.</p> <p>Genauso wie die ursprünglich geforderte Zusicherung einer ausreichenden Wasserstoffverfügbarkeit tangiert die insoweit als „milderes Mittel“ anzusehende Prognose den Bereich des Wasserstoffhandels. Wasserstoffhändler bzw. -lieferanten sind jedoch nicht Vertragspartei des Fahrplans. Das Prognoseerfordernis ist daher auch aus systematischer Sicht verfehlt.</p> <p>GEODE weist schließlich darauf hin, dass - sollte die BNetzA an dem Prognoseerfordernis festhalten – eine aus ihrer Sicht unvorteilhafte Prognose nicht zu einer Genehmigungsversagung führen darf, wenn zugleich die Genehmigungsvoraussetzungen des § 71k Abs. 1 Nr. 2 GEG vorliegen. Vielmehr sollte die Prognose (nur) der Information der Gebäudeeigentümer dienen, die von der Übergangsregelung zum Einbau von H2-ready-Heizungen profitieren wollen.</p>
Zu Punkt C. 4. b)	<p>Auch weitere über die Prognose nach Punkt C. 4. a) hinausgehende Darlegungen lassen sich mit § 71k GEG nicht vereinbaren. Es fehlt insoweit an einer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage. Die Regelung ist mithin ersatzlos zu streichen.</p>

Zu Punkt C. 4. c)	<p>Prüfungsmaßstab im Genehmigungsverfahren ist die Plausibilität der Angaben im Fahrplan (vgl. § 71k Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 GEG: „gesichert erscheint“). Eine Begründungspflicht hinsichtlich der in der Prognose getätigten Angaben geht über dies hinaus. Zugleich widerspricht sie der an anderen Stellen zum Vorschein tretenden Erkenntnis der BNetzA, dass zum Zeitpunkt der Genehmigung des Fahrplans noch keine gesicherten Erkenntnisse hinsichtlich vieler Umstände vorliegen dürften. Es bedarf mithin der Klarstellung, dass die Darstellung der Entwicklungen zwar im Rahmen des Möglichen auf tragfähigen Tatsachenangaben zu stützen ist, diese allerdings nur geeignet sein müssen, die Prognose plausibel erscheinen zu lassen.</p>
Zu Punkt C. 5. a)	<p>GEODE begrüßt, dass die BNetzA aufgrund des langen Planungshorizonts entstehende Notwendigkeiten zu Verschiebungen bei den Zwischenschritten und der Versorgungsunterbrechung akzeptieren will. Trotz gewisser Parallelen zur Marktraumumstellung ist dafür zu sorgen, dass die zu tätigen Angaben zu baulichen und technischen Maßnahmen nicht zu detailliert sein dürfen. Es bedarf insoweit eines gerechten Interessenausgleichs zwischen der angestrebten Transparenz zugunsten der Letztverbraucher und der Handhabbarkeit der Fahrplanerstellung für die einreichenden Stellen.</p> <p>Aus Sicht von GEODE besteht auch an dieser Stelle ein Widerstreit zwischen der geforderten Verbindlichkeit der Fahrpläne und der in der Natur der Sache liegenden Notwendigkeit zur Ermöglichung späterer Anpassungen. Zwischenschritte und Meilensteine eines sich fortentwickelnden, planerischen Prozesses können zwangsläufig nicht verbindlich sein. Es ist aus Verbraucher- und Investitionsschutzgesichtspunkten auch gar nicht erforderlich, dass die Zwischenschritte verbindlich sind, solange das angestrebte Ziel unverändert bleibt.</p>
Zu Punkt C. 5. c)	<p>Die Vorlage eines Konzepts für die Verhinderung der Gefährdung von Leib und Leben lässt sich mit den gesetzlichen Anforderungen nicht vereinbaren. Hiervon abgesehen ist eine derartige Forderung aus Sicht der GEODE nicht nachvollziehbar. Die Notwendigkeit und Umfang entsprechender Sicherungsmaßnahmen ergeben sich aus gesetzlichen Bestimmungen und/oder den einschlägigen technischen Regelwerken. Ein hiervon denklologisch nicht zulässigerweise abweichendes Sicherheitskonzept würde eine Doppelung und somit eine unnötige Hürde bei der Fahrplanerstellung darstellen. Bedenklich erscheint zudem die Forderung</p>

	<p>nach Vermeidung diffuser Ängste in der Bevölkerung. Dies ist Aufgabe staatlicher Stellen und nicht die der Verteilernetzbetreiber.</p> <p>Zu kritisieren ist ebenfalls die Ausweitung auf alle Gasverbrauchsgeräte. Vor dem Hintergrund, dass Übergangsregelung des § 71k GEG nur Heizungsanlagenbetreibern zugutekommen soll, ist diese Ausweitung nicht nachvollziehbar und mit nicht kalkulierbaren Risiken für die Verteilernetzbetreiber verbunden.</p>
Zu Punkt C. 6.	<p>Den Verteilernetzbetreibern als reinen Infrastrukturbetreibern ist eine Beurteilung der Minderung der Treibhausgasemissionen oder der Einhaltung der Klimaschutzziele mangels Datenbestands nicht möglich. Ausweislich der Erwägungsgründe sollen nur Datenbestände herangezogen werden, die der nach Landesrecht für die Wärmeplanung zuständigen Stelle in Folge der Wärmeplanung bereits zur Verfügung stehen. GEODE fordert daher zumindest eine Klarstellung dahingehend, dass es sich hierbei um Angaben handelt, die von Seiten der nach Landesrecht für die Wärmeplanung zuständige Stelle zu erbringen sind.</p>
Zu Punkt C. 7. a)	<p>GEODE begrüßt das Bestreben der BNetzA, bei der Ausgestaltung der Fahrpläne eine möglichst weitreichende Freiheit zu gewähren. Aus Sicht der Verteilernetzbetreiber ist anzumerken, dass sofern die BNetzA an dieser Stelle eine Beschaffungsstrategie fordert, sie hierbei grundlegend (und zum wiederholten Mal) die Aufgabe eines Infrastrukturbetreibers verkennt. Das Erfordernis ist mithin ersatzlos zu streichen.</p>
Zu Punkt C. 7. b)	<p>Im Hinblick auf die zum Zeitpunkt der Fahrplanerstellung (noch) nicht mögliche Darlegung der konkreten Kosten der Versorgungsumstellung sowie der Umrüstung und des Austauschs der nicht umrüstbaren Verbrauchsgüter ist begrüßenswert, dass eine reine Kostentragungsregelung als Angabe ausreichen soll. In diesem Zuge begrüßt GEODE die Möglichkeit, bei transparenter Darstellung eine Tragung der Umrüstkosten durch die Heizungsanlagenbetreiber vorzusehen.</p> <p>Wird zusätzlich aber eine transparente Darstellung möglicher Kostenrisiken gefordert, so geht das über die inhaltlichen Anforderungen des § 71k Abs. 1 Nr. 2 lit. b) GEG hinaus. Mangels gesetzlicher Grundlage ist das Erfordernis zu streichen. Darüber hinaus dürfte eine umfassende und belastbare Darstellung der Kostenrisiken zum Zeitpunkt der Fahrplanerstellung in vielen Fällen praktisch unmöglich sein.</p>

<p>Zu Punkt C. 7. d)</p>	<p>Ähnlich wie der in den Eckpunkten noch geforderte Nachweis der ökonomischsten Versorgungsalternative geht auch der Vergleich unterschiedlicher Optionen auf Vollkostenbasis deutlich über die Vorgaben des GEG hinaus. Ausweislich der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 20/7619, S. 94) ist der Nachweis der wirtschaftlich gesicherten Umstellung der Netzinfrastruktur aus Wasserstoff lediglich im Kontext der Gewährleistung der Versorgungssicherheit zu verstehen. Sofern die BNetzA weitergehende Wirtschaftlichkeitsvergleiche fordert, so stellt dies eine systemwidrige Bezugnahme auf die Vorgaben des WPG dar. Es ist an dieser Stelle nicht nachvollziehbar, weshalb den Verteilernetzbetreiber eine Transformationsmöglichkeit verwehrt bzw. erschwert werden sollte, wenn das geplante Wasserstoffverteilternetz für sich genommen bereits wirtschaftlich wäre. Der von der BNetzA geforderte Vergleich lässt sich nicht mit dem im GEG gewählten Ansatz der Technologieoffenheit vereinbaren.</p>
<p>Zu Punkt D. 3. a)</p>	<p>Aufgrund der Fristigkeiten im Zusammenhang mit der Erstellung des integrierten Netzentwicklungsplans (vgl. § 15a Abs. 2 Satz 1 EnWG) ist vor dem Hintergrund der Vermeidung faktischer Fristverkürzungen zu begrüßen, dass der geforderte Auszug aus dem Netzentwicklungsplan innerhalb der ersten Überprüfung des Fahrplans nachgereicht werden kann.</p> <p>Diese als Ausnahme konzipierte Möglichkeit sollte allerdings nicht nur auf den Fall beschränkt werden, dass nachträglich eine Ausweitung des Umstellungsgebiets erfolgt. Die Inhalte des Netzentwicklungsplans liegen nicht im Einflussbereich der einreichenden Stellen. Erscheint zum Zeitpunkt der ersten Fahrplanüberprüfung eine Berücksichtigung im Netzentwicklungsplan nach wie vor plausibel, sollte der geforderte Auszug auch im Rahmen der zweiten Überprüfung des Fahrplans ausnahmsweise noch nachgereicht werden können. Um eine Ausuferung der Ausnahmeregelung zu verhindern, wäre eventuell eine Verknüpfung mit einem Nachweis über die Vornahme aller bis zu diesem Zeitpunkt notwendigen Mitwirkungshandlungen sinnvoll.</p>
<p>Zu Punkt D. 3. b)</p>	<p>Aus Sicht von GEODE gehen die Anforderungen über die im Gesetz niedergelegten hinaus. Die Darlegung einer gesicherten Wasserstoffversorgung ist gesetzlich insgesamt nicht vorgesehen. Die Darlegung einer gesicherten Wasserstoffproduktion und -speicherung ist nach § 71k Abs. 1 Nr. 2 lit. 1) GEG zudem nur bei einer dezentralen Lösung erforderlich. Diese läge nach dem Feststellungsentwurf allerdings bereits dann vor, wenn in irgendeinem Umfang ein Bezug aus lokaler Erzeugung erfolgen sollte (<i>„nicht ausschließlich aus vorgelagerten Netzebenen bezogen wird</i></p>

	<p>[...]). Dies ist nicht mit dem Gesetzeswortlaut vereinbar. Vielmehr geht dieser davon aus, dass das Vorliegen einer dezentralen Lösung nur bei einem ausschließlichen Wasserstoffbezug aus lokaler Erzeugung anzunehmen ist.</p>
Zu Punkt D. 6.	<p>Es bedarf an dieser Stelle einer Einschränkung, um einer Ausuferung der der Möglichkeit zur Nachforderung von Nachweisen entgegenzuwirken. Nachforderungen sollten nur sofern erforderlich und unter Beschränkung auf einen konkreten, im Vorfeld bestimmten Nachweiskatalog möglich sein. Es gilt zu gewährleisten, dass Nachweise nur nachgefordert werden, sofern die durch die Nachweisführung berührten Belange nicht außer Verhältnis zu dem damit verbundenen Beschaffungsaufwand stehen. Begrüßenswert erscheint, dass die Ablehnung des Fahrplans erst nach mehrmaliger, erfolgloser Aufforderung zur Nachweiserbringung erfolgen werden können soll.</p>
Zu Punkt E. 5.	<p>GEODE begrüßt die Entscheidung, neben einer lesbaren auch eine zur Veröffentlichung geeignete Fassung mit Schwärzungen personen- und unternehmensbezogener Daten verlangen. Hierdurch lässt sich das gesetzliche Erfordernis der Fahrplanveröffentlichung ohne wesentlichen Mehraufwand mit dem Schutz von Unternehmensgeheimnissen vereinbaren.</p>
Zu Punkt F. 2.	<p>Die Klarstellung, dass der Fahrplan bis zum 30.06.2028 eingereicht, aber noch nicht genehmigt sein muss, dürfte die Bereitschaft zur Erstellung von Fahrplänen erhöhen und ist daher zu begrüßen.</p>
Zu Punkt F. 3.	<p>Auch die Feststellung hinsichtlich der Möglichkeit zur Durchführung von Fahrplananpassungen während des laufenden Genehmigungsverfahrens erscheint aus Sicht von GEODE sinnvoll. Dies gilt, obwohl sie aufgrund des bestehenden Genehmigungsvorbehalts rein deklaratorischer Natur ist.</p>
Zu Punkt F. 4. e)	<p>GEODE weist auch an dieser Stelle auf die bestehende Inkongruenz zwischen geforderter Verbindlichkeit und dem Zugeständnis der BNetzA, dass jedenfalls punktuell Anpassungen der Fahrpläne aufgrund sich fortlaufend entwickelnder Sachlage möglich sein müssen. Inkonsequent erscheint vor diesem Hintergrund insbesondere die Differenzierung zwischen wesentlichen und unwesentlichen Änderungen. Aus Sicht der GEODE sollten Änderungen immer dann möglich sein, wenn sie nicht für</p>

	<p>die Feststellung eines Scheiterns des Fahrplans im Sinne des § 71k Abs. 4 GEG ausreichen.</p> <p>Hiervon abgesehen ist die Berücksichtigung des Erfordernisses nach Änderungen ohne Beschränkung auf bestimmte Inhalte zu begrüßen. Das gilt auch für die Möglichkeit, unwesentliche Änderungen im Rahmen der turnusmäßigen Überprüfung mitzuteilen.</p>
--	---

Berlin, 16. September 2024

Prof. Christian Held
Stellvertretender Präsident

GEODE
Magazinstraße 15/16
10179 Berlin
Tel.: 0 30 / 611 284 070
Fax: 0 30 / 611 284 099
E-Mail: info@geode.de
www.geode.de
www.geode-eu.org

GEODE AISBL (R001212) und GEODE Deutschland e. V. (R001207) sind im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung registriert und unterliegen dem gesetzlichen Verhaltenskodex des LobbyRG.

Die GEODE ist der europäische Verband der unabhängigen privaten und öffentlichen Strom- und Gasverteilerunternehmen. Mit dem Ziel, diese Unternehmen in einem sich zunehmend europäisch definierten Markt zu vertreten, wurde der Verband 1991 gegründet. Mittlerweile spricht die GEODE für mehr als 1.400 direkte und indirekte Mitgliedsunternehmen in vielen europäischen Ländern, davon 150 in Deutschland.