

**„Für eine bedarfsgerechte und nutzerorientierte  
Entwicklung der Ladeinfrastruktur im  
Gebäudebereich.“**



## Einführung

Die unterzeichnenden Verbände erkennen an, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele ist. Dafür sind gut ausgebaute, bedarfsgerechte und vor allem nutzerfreundliche und qualitativ hochwertige Ladeinfrastrukturangebote sowohl in öffentlich zugänglichen als auch in nichtöffentlichen Bereichen essenziell. Allerdings stellt dies nur einen Teilaspekt der umfangreichen Herausforderungen dar, die im Rahmen der EU-Richtlinie 2024/1275 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD) zu bewältigen sind. Neben den spezifischen Anforderungen des Artikels 14 stehen Handel, Gewerbe, Wohnungswirtschaft und andere Akteure vor weiteren wesentlichen Aufgaben, um die energiepolitischen Ziele zu erreichen.

Die Mitgliedsunternehmen unserer Verbände sind Nutzer, Betreiber und/oder Eigentümer von gewerblich genutzten oder öffentlichen Gebäuden, Anbieter von Wohnraum sowie Hersteller und Anbieter von flexiblen Ladelösungen. Sie sind daher unmittelbar von den Vorgaben des Artikels 14 EPBD betroffen.

Die Nutzungsprofile von gewerblich genutzten und öffentlichen Wohn- und Nichtwohngebäuden sind dabei so vielfältig, wie die Zwecke ihrer Bewirtschaftung. Starre, rein quantitative Vorgaben bezüglich der Anzahl zu schaffender Ladepunkte sowie der Vorrüstung für weitere Ladepunkte werden dieser Vielfalt nicht gerecht und werden in der Rechtsanwendung zu vielen Fehlinvestitionen führen. Die quantitativen Vorgaben der Richtlinie zur Anzahl von Normalladepunkten sollten als „Mindeststandard“ verstanden werden, der alternativ auch durch aus Nutzersicht höherwertige Ladeinfrastrukturangebote erfüllt werden kann („Qualität statt Masse“).

Während Fahrzeuge, die an einer Büroimmobilie parken, Parkzeiten von bis zu acht Stunden aufweisen, sind z.B. im Handel typischerweise kurze Aufenthaltsdauern um die 30 Minuten üblich. Hier wird eine Vielzahl von Normalladepunkten, mit denen in dieser Zeit nur eine geringe Menge an Energie geladen werden kann, nicht als attraktives Angebot angenommen, einige wenige Schnellladepunkte sind hier bedeutend sinnvoller. Ferner sind zum Beispiel reine Kurzzeitparkplätze für Lieferanten, Boten oder für den Ein- und Ausstieg von Personen, etwa vor Schulen, Kindergärten und Bahnhöfen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur ungeeignet. Das gleiche gilt für verschiedene Gebäude der öffentlichen Hand. Als Beispiele seien die Bereitschaftsparkplätze der freiwilligen Feuerwehren oder Stellplätze von Baubetriebshöfen und Straßenmeistereien für aktuell nicht elektrifizierbare Sonderfahrzeuge genannt. In größeren Tiefgaragen sind für die Herstellung der Brandschutzsicherheit erhebliche Zusatzinvestitionen nötig, die wirtschaftlich in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen. Hier bedarf es einer räumlichen Flexibilisierung der Vorgaben.

## Unsere Forderungen

Wir fordern die Bundesregierung auf, mit Blick auf die Entwicklung einer bedarfsgerechten und aus Nutzersicht qualitativ volleren Ladeinfrastruktur sowie dem effizienten Einsatz von Investitionsmitteln für die nationale Umsetzung der Vorgaben des Artikels 14 EPBD neben den dort genannten rein quantitativen Vorgaben folgende alternative Erfüllungsmöglichkeiten zu prüfen und zu schaffen:

### **1. Vorgabe der zu installierenden Ladeleistung je Anzahl der Stellplätze statt der Vorgabe der Anzahl der auszurüstenden Stellplätze**

Zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten und qualitativ hochwertigen Ausbaus schlagen wir die Ergänzung einer zusätzlichen qualitativen Umsetzungsvariante vor, die alternativ zur bisherigen rein quantitativen Variante gewählt werden kann. Der Immobilienbesitzer kann den Ausbaupflichtungen der EPBD und des verschärften (G)EIG nachkommen, indem die quantitativen Ladepunkt-Vorgaben der EPBD in qualitative Vorgaben umgerechnet werden. Die ermittelte Gesamtladeleistung kann dann z.B. über Schnellladeinfrastruktur oder über einen Mix aus Normalladepunkten und Schnellladern umgesetzt werden. Damit kann auf den lokalen Bedarf und den Bedarf der Nutzer reagiert sowie zur Etablierung von Schnellladenetzen beitragen werden. Eine solche Vorgabe der zu installierenden Ladeleistung würde juristisch gesehen eine Verschärfung der in der EPBD beschlossenen quantitativen Ausbaupflichten bedeuten, da in der Praxis mehr Ladeleistung eingebaut werden würde als bei quantitativen Ausbaupflichten.

### **2. Erfüllung an anderem Ort**

In Fällen, wo die Errichtung von Ladepunkten bzw. die Vorverkabelung entweder wegen des Nutzungsprofils des Gebäudes und des dazugehörigen Parkplatzes objektiv keinen Sinn ergibt (weil die Ladeinfrastruktur faktisch nicht nutzbar ist) oder in Fällen, in denen zum Beispiel wegen Brandschutzregelungen erhebliche zusätzliche Investitionen vorgenommen werden müssten, die wirtschaftlich in keinem Verhältnis zum Nutzen mehr stehen, sollte eine Erfüllung der Vorgaben an anderem Ort im Nahbereich, zum Beispiel im Umkreis von 1000 Metern, ermöglicht werden. Dabei kann die Vorgabe auch durch die Errichtung eines öffentlich zugänglichen Angebots in Kombination mit der Option 1, also durch die Errichtung von Schnellladepunkten und/oder in Kombination mit der Option 3, also durch eine zivilrechtliche Kooperationsvereinbarung mit Dritten erfüllt werden.

### **3. Erfüllung durch Kooperationsvereinbarung zwischen Gebäudeeigentümern oder mit Dritten**

So wie es jetzt bereits im Paragraphen 12 des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) angelegt ist, sollten auch zukünftig Kooperationsvereinbarungen zwischen Gebäudeeigentümern über eine gemeinsame Ausstattung von Stellplätzen mit Leitungsinfrastruktur oder Ladepunkten ermöglicht werden. Weitere Flexibilisierungsmöglichkeit bietet eine Vereinbarung mit Dritten, die dann ihrerseits zusätzliche öffentlich zugängliche Angebote, auch in Kombination mit Option 1, also durch Errichtung von Schnellladepunkten, schaffen und den Gebäudenutzern zugänglich machen.

## Begründung

**Zu Alternative 1 – Ladeleistung statt rein quantitativer Vorgaben zu Ladepunkten:** Diese Erfüllungsoption hat unter anderem für stationäre Händler herausgehobene Bedeutung. Die Ladepunktgetriebene Umsetzung der Vorgaben des Artikels 14 EPBD hätte zur Folge, dass aufgrund von unverhältnismäßig hohen Investitionskosten (90.000 Euro für einen 150 kW Lader inkl. Netzanschluss) und begrenzten Netzkapazitäten massenhaft langsame AC-Lader (bis zu 22 kW) gebaut werden, nur um die hohe gesetzlich vorgeschriebene Mindestanzahl an Ladepunkten zu erfüllen.

An Handelsstandorten setzt man deshalb meistens auf leistungsstarke DC-Schnellladepunkte, damit während des kurzen Einkaufs eine hohe Reichweite aufgeladen werden kann. Bei einem Schnellladepunkt mit einer Ladeleistung von 150 kW ergibt sich eine Reichweite von bis zu 330 Kilometern innerhalb einer Ladezeit von ca. 30 Minuten. Im Vergleich dazu generieren langsame AC-Ladesäulen bis zu 22 kW in der gleichen Zeit gerade einmal 36 km (!) Reichweitengewinn. DC-Schnellladepunkte haben einen weiteren Vorteil: Sie wickeln über den Tag verteilt mehr Ladevorgänge ab als AC-Ladesäulen – selbst wenn AC-Ladesäulen rege benutzt werden – und können somit mehr E-Autos laden. Dieser Ansatz folgt dem Verhalten der Kundinnen und Kunden: AC-Ladepunkte werden im Einzelhandel aufgrund der kurzen Standzeit nicht nachgefragt.

Bei einem Neubau einer Filiale mit 100 Stellplätzen müssen nach Artikel 14 EPBD, um dem Kundenverhalten zu entsprechen, 20 DC-Ladepunkte installiert werden. Selbst bei DC-Ladepunkten mit einer geringeren Leistung (50 kW) ist damit ein Netzanschluss mit einer Kapazität von 1 MW notwendig. Zum Vergleich: Dies entspricht 30 Einfamilienhäusern oder 7 regulären Filialstandorten. Allein für die Ladeinfrastruktur sind hierbei pro Standort Investitionen im Millionenbereich notwendig. Dieses Investitionsausmaß ist unverhältnismäßig, allein schon die bestehenden Ladepunkte sind aktuell stark unterbelastet. Der Fokus auf Ladeleistung statt der quantitativen Vorgaben der EPBD ermöglicht in der Praxis einen flexiblen und vor allem bedarfsgerechten sowie netzfreundlichen Ausbau von Ladeinfrastruktur.

Die nochmals deutlich verschärften Anforderungen für den Sonderfall „Büro“ – ein Ladepunkt je zwei Stellplätze – werden dazu führen, dass Bürogebäude künftig eine sehr große Anzahl an Ladepunkten bereitstellen müssten, die selbst bei angenommenen deutlich gesteigerten Neuzulassungszahlen an Elektro-Fahrzeugen deutlich zu hoch ausfallen würden. Um die sehr scharfen Vorgaben für Bürogebäude überhaupt erfüllen zu können, ist der Weg über eine „installierte Ladeleistung“ der gangbarste.

Eine Erfüllungsvariante „Gesamtladeleistung“ würde sogar eine Verschärfung der in der EPBD beschlossenen quantitativen Ausbaupflichten bedeuten, da die NutzerInnen dadurch mehr kW-Leistung zur Verfügung gestellt bekämen und Eigentümer von Nichtwohngebäuden die Ausbaupflichten dadurch übererfüllen würden. Eine solche Möglichkeit würde auch den Weg für neue technologische Lösungen nicht versperren und zukunftsfest gegenüber Weiterentwicklungen sein. EU-Richtlinien bieten, im Gegensatz zu EU-Verordnungen, den Mitgliedstaaten einen gewissen Umsetzungsspielraum an und legen nur die zu erreichenden Ziele fest. Diese Möglichkeit, diese Ziele an lokale Besonderheiten in Deutschland anzupassen, sollte unbedingt genutzt werden.

**Zu Alternative 2 – Erfüllung an anderem Ort:** Diese Variante hat besondere Bedeutung für kommunale und gewerbliche Gebäude, die wegen des Nutzungsprofils zwar Parkplätze vorhalten müssen, eine gegebenenfalls installierte Ladeinfrastruktur aber in der Praxis nicht zum Einsatz

kommen würde, weil die Aufenthaltsdauer der Parkplatznutzer zu kurz ist, als dass Zeit und Gelegenheit wäre, einen Ladevorgang zu starten oder wie im oben genannten Beispiel des Feuerwehrhauses, die Nutzer keine Zeit haben, einen Ladevorgang zu starten, weil der Aufenthaltswitzweck unabhängig von seiner Dauer solche Verzögerungen nicht zulässt.

Durch die Anwendung der starren Vorgaben des Artikels 14 EPBD würden deshalb lediglich öffentliche oder private Finanzmittel entwertet. Das ist nicht im Sinne der Ziele der EPBD (gut ausgebaute Ladeinfrastruktur) und führt im Falle öffentlicher Gebäude zu einem Imageverlust der öffentlichen Hand, weil solche Investitionen in der Regel als Verschwendung von Steuergeldern wahrgenommen werden, wenngleich sie aufgrund einer gesetzlichen Vorgabe erfolgen.

Die Erfüllung der Vorgaben an einem anderen Ort, beispielsweise auf einem öffentlich zugänglichen Park-and-Ride-Parkplatz, würde diese investiven Mittel nicht entwerten und gleichzeitig als attraktives Ladeangebot wahrgenommen werden.

**Zu Alternative 3 – Erfüllung durch Kooperation:** Der Gesetzgeber hat im Paragraf 12 GEIG mit Blick auf die Beplanung von neuen oder zu sanierenden Quartieren bereits die Möglichkeit der Kooperation mehrerer Gebäudeeigentümer geschaffen. Durch zivilrechtliche Vereinbarungen können die gebäudebezogenen Vorgaben über den Aufbau von Ladeinfrastruktur gemeinsam, zum Beispiel auf einer zentralen Fahrzeugabstellanlage erfüllt werden.

In größeren Quartieren gibt es beispielsweise oftmals Parkplätze, die von mehreren Gebäudeeigentümern bzw. deren Kunden oder Mitarbeitern gemeinschaftlich genutzt werden. Das können gemeinsam genutzte Tiefgeragen sein oder eine Parkplatzfläche, die z.B. einen Bürokomplex und Einzelhandelsimmobilien miteinander verbinden. Bei letzteren Parkplätzen besteht zumeist diskriminierungsfreier Zugang: eine Abgrenzung, welcher Stellplatz welchem Gebäude bzw. welchem Personenkreis zugeordnet wird, erfolgt in der Praxis selten. Die Gebäude gehören zudem selten einem einzigen Eigentümer. Nur der Quartiersansatz des GEIG lässt es zu, dass bei diesen Parkplätzen die Ladeinfrastruktur-Vorgaben umgesetzt werden können. Der Quartiersansatz sollte im (G)EIG deshalb unbedingt erhalten bleiben.

Eine Ausdehnung dieser Kooperationsmöglichkeit auf Vereinbarungen über den Aufbau von Ladeinfrastruktur mit Dritten, beispielsweise einen im Einzugsbereich des Quartiers ansässigen Einzelhändler oder sonstigen Inhaber von geeigneten Flächen schafft weiteres Flexibilisierungspotenzial und kann außerdem die Möglichkeit eröffnen, dass auch Bestandsquartiere ohne gebäudeeigene Parkplätze mit Ladeinfrastruktur erschlossen werden.

**Zu einer Kombinationsmöglichkeit aller Optionen:** Die Kombination der Erfüllungsmöglichkeiten maximiert die flexible Gestaltung im Einzelfall. Das wäre ein weiterer wichtiger Schritt, um den größtmöglichen Nutzen für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur zu erreichen und gleichzeitig die effiziente Verwendung der zu investierenden Mittel sicherzustellen.

## Unterzeichner

**Andrees Gentzsch, BDEW**  
**Mitglied der Hauptgeschäftsführung**  
Lobbyregister Nummer: R000888

**Urban Windelen, BVES**  
**Bundesgeschäftsführer**  
Lobbyregister Nummer: R002833

**Dr. Sebastian Bolay, DIHK**  
**Bereichsleiter Energie, Umwelt und Industrie**  
Die DIHK ist gemäß §2 Abs. 2 Nummer 6  
Lobbyregistergesetz nicht registerpflichtig.

**Dr. Ingrid Vogler, GdW**  
**Leiterin Energie und Technik**  
Lobbyregister Nummer: R000112

**Antje Gerstein, HDE**  
**Geschäftsführerin**  
**Europapolitik/Nachhaltigkeit**  
Lobbyregister Nummer: R000479

**Dr. Kai Roger Lobo, VKU**  
**Stellvertretender Hauptgeschäftsführer,**  
**Abteilungsleiter Energiewirtschaft**  
Lobbyregister Nummer: R000098

**Wolfgang Saam, ZIA**  
**Abteilungsleiter Klimaschutz-, Energiepolitik**  
**und Nachhaltigkeit**  
Lobbyregister Nummer: R002399

## Fachliche Ansprechpartner

**Christiane Kutz, BDEW**  
**Energienetze, Regulierung und Mobilität**  
[christiane.kutz@bdew.de](mailto:christiane.kutz@bdew.de)

**Simon Steffgen, BVES**  
**Referent Industrie und Gewerbe**  
**Abteilung Technologien und Märkte**  
[s.steffgen@bves.de](mailto:s.steffgen@bves.de)

**Louise Maizières, DIHK**  
**Referatsleiterin für Wasserstoff, Wärme und**  
**alternative Antriebe**  
[maizieres.louise@dihk.de](mailto:maizieres.louise@dihk.de)

**Erik Pfeifer, DIHK**  
**Referatsleiter Betrieblicher Klimaschutz**  
[pfeifer.erik@dihk.de](mailto:pfeifer.erik@dihk.de)

**Dr. Niclas Wenz, DIHK**  
**Referatsleiter für Strommarkt, erneuerbare**  
**Energie und nationaler Klimaschutz**  
[wenz.niclas@dihk.de](mailto:wenz.niclas@dihk.de)

**Michel Böhm, GdW**  
**Referat Energie, Bauen, Technik**  
**Wissenschaftlicher Mitarbeiter**  
[boehm@gdw.de](mailto:boehm@gdw.de)

**Kundyz Alibekova, HDE**  
**Referentin Energie- und Klimapolitik**  
[alibekova@hde.de](mailto:alibekova@hde.de)

**Alexander Pehling, VKU**  
**Fachgebietsleiter Elektromobilität und**  
**Speichertechnologien**  
[pehling@vku.de](mailto:pehling@vku.de)

**Heiko Reckert, ZIA**  
**Senior Referent Klimaschutz-, Energiepolitik**  
**und Nachhaltigkeit**  
[Heiko.Reckert@zia-deutschland.de](mailto:Heiko.Reckert@zia-deutschland.de)