

POSITIONSPAPIER

31. August 2023



ZIA Zentraler Immobilien Ausschuss e.V.

Novellierung der EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz
von Gebäuden (EPBD) –

ZIA-Position zu nachhaltiger Mobilität

Inhalt

I. Vorbemerkungen und Zusammenfassung	3
II. Positionierung	6
1. Länderöffnungsklausel für Mobilitäts-Vorgaben	6
Praxisbeispiel 1a – Kosten Ladepunkte Shoppingcenter.....	8
Praxisbeispiel 1b – Kosten Ladepunkte Lebensmitteleinzelhandel	9
2. Installierte Ladeleistung als zusätzliche Erfüllungsmöglichkeit.....	9
3. Anforderungen an bestehende Nichtwohngebäude	10
4. Lade- und Leitungsinfrastruktur im Portfolio und Quartier	11
5. Zugang für die Allgemeinheit zu privater oder halböffentlicher Ladeinfrastruktur	12
6. Vorgaben für Fahrradstellplätze.....	14
Praxisbeispiel 2a – Kosten Fahrradstellplätze Shoppingcenter	16
Praxisbeispiel 2b – Kosten Fahrradstellplätze Lebensmitteleinzelhandel.....	16

I. Vorbemerkungen und Zusammenfassung

Der ZIA unterstützt das Ziel der Europäischen Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie (EPBD), dass auch der Gebäudesektor einen Beitrag für eine flächendeckende Ladeinfrastruktur (LIS) zu leisten hat.

Der ZIA plädiert hierbei für einen bedarfsgerechten Ausbau und die Beibehaltung der Möglichkeit nationaler Flexibilisierungsoptionen, die z. B. bereits im deutschen Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) als Umsetzung der Mobilitätsanforderungen aus der aktuellen EPBD vorhanden sind.

Der ZIA schlägt vor:

Länderöffnungsklausel für Mobilitäts-Vorgaben

Bei Vorgaben für den Gebäudebestand zur Förderung der nachhaltigen Mobilität sollten nationale und regionale Besonderheiten berücksichtigt werden. Die EU-Mitgliedstaaten sollten dementsprechend den Spielraum erhalten, die Regelungen der Richtlinie adäquat auszugestalten. Daher plädiert der ZIA dafür, die für Fahrradstellplätze bereits angedachte Länderöffnungsklausel generell auf diejenigen Abschnitte von Artikel 12 zu beziehen, die Vorgaben für Bestandsgebäude – z. B. Vorgaben für Ladepunkte oder Fahrradplätze je Stellplatz – vorsehen. Dabei ist national nicht über die ambitionierten EU-Vorgaben hinauszugehen und es sollte mehr Flexibilität für das Erreichen der europäischen Anforderungen ermöglicht werden. Anknüpfungspunkt kann die Positionierung des Europäischen Parlaments 12 (5b) sein.

Installierte Ladeleistung als zusätzliche Erfüllungsmöglichkeit

Die bloße Errichtung von Ladepunkten wird der vielfältigen Nutzung der Gebäude, die zu deutlich unterschiedlichen Parkzeiten der Fahrzeuge führt, nicht gerecht. Insbesondere in Nichtwohngebäuden mit stark fluktuierendem Publikumsverkehr (z. B. Lebensmitteleinzelhandel, sonstiger Einzelhandel) ist die Verweildauer deutlich geringer als etwa bei Wohngebäuden oder Büros. An Standorten mit geringer Verweildauer können Ladepunkte mit höherer Leistung (Schnellladepunkte) besser geeignet sein, E-Fahrzeuge der Kunden zu versorgen. Schnellladepunkte sind zwar deutlich teurer, müssen aber in geringerer Anzahl zur Verfügung gestellt werden. Als Alternative zum reinen Ausbau von Ladeinfrastruktur mit geringer Ladeleistung sollte daher die in Kilowatt gemessene installierte Ladeleistung, die den Ladepunktausbaupflichtungen normaler Ladepunkte

entspricht, in die EPBD aufgenommen werden. Das belohnt die Installation von Schnellladepunkten. Als Kilowatt-Vergleichswert für die Ladeleistung eines „Standard-Ladepunktes“ sollte 3,7 Kilowatt gewählt werden.

Anforderungen an bestehende Nichtwohngebäude

Gemäß Artikel 12 (2) sollen alle Nichtwohngebäude bereits ab 1.1.2027 mindestens einen Ladepunkt für jeden zehnten Stellplatz bereitstellen – unabhängig davon, ob das Gebäude bis dahin einer Sanierung unterzogen wurde. Damit wären Millionen Gebäude in der Europäischen Union betroffen und in Summe viel zu viele Ladepunkte (geringer Qualität) in Hinblick auf den regionalen Bedarf zu errichten, die kaum wirtschaftlich zu betreiben wären. Es entstünden kurzfristig immense Kosten und ein enormer Bedarf an Fachkräften, etwa bei Bau- und Elektrounternehmen. Zudem würde das eingesetzte Kapital gebunden und stünde Immobilieneigentümern nicht mehr zur (energetischen) Sanierung ihrer Gebäude zur Verfügung. Der Stichtag 1.1.2027 böte zudem ein schmales Handlungsfenster. Daher sollten Vorgaben für den Bestand entweder nicht beschlossen werden oder jedenfalls nicht allgemein an einem spezifischen Stichtag greifen, sondern für den Fall der Sanierung des Gebäudes bzw. des Parkplatzes.

Lade- und Leitungsinfrastruktur im Portfolio und Quartier

In Deutschland ist es möglich, dass Bauherren oder Eigentümer, deren Gebäude in räumlichem Zusammenhang stehen, Vereinbarungen über eine gemeinsame Ausstattung von Stellplätzen mit Leitungsinfrastruktur oder Ladepunkten treffen (Quartiersansatz). Gleiches gilt für Eigentümer mehrerer Gebäude, die die zu errichtenden Ladepunkte zusammen in einer oder mehreren seiner Liegenschaften bedarfsgerecht errichten können (Portfolioansatz), um den EPBD-Vorgaben Rechnung zu tragen. Solche Portfolio- und Quartiersansätze müssen weiterhin in der nationalen Umsetzung möglich sein.

Zugang für die Allgemeinheit zu privater oder halböffentlicher Ladeinfrastruktur

Politisch wird auch eine Pflicht zur Gewährung des Zugangs der Öffentlichkeit zu Ladeinfrastruktur an privaten oder halböffentlichen Orten (z. B. Büroparkplätze, Kundenparkplätze im Handel) diskutiert. Hierbei sollte es beim Prinzip der Freiwilligkeit bleiben. Andernfalls entstünden zahlreiche rechtliche und organisatorische Hindernisse sowie Sicherheits- und Haftungsfragen.

Vorgaben für Fahrradstellplätze

Die Vorgaben zu Fahrradstellplätzen für neue, renovierte und Bestands-Nichtwohngebäude sind einschneidend. Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen sollen bereits ab 1.1.2027 Fahrradstellplatz-Verpflichtungen unterliegen. Dabei ist offen, ob an den jeweiligen Standorten Freiflächen für Fahrradstellplätze zur Verfügung stünden. Zudem müssten im Zweifelsfall Stellplätze für Pkw zurückgebaut werden, die jedoch Teil der Auflagen aus der Baugenehmigung sind. Bei Nichtwohngebäuden mit Parkhäusern oder Tiefgaragen entstünden hohe Aufbauverpflichtungen, die zu hohen Kosten sowie Platz- und Ressourcenverbrauch führten. Wir plädieren daher für einen flexiblen Ansatz beim Ausbau der Fahrradstellplätze, um unverhältnismäßige Kosten zu vermeiden und gleichzeitig Nutzerinnen und Nutzern ausreichend sichere Fahrradstellplätze zur Verfügung zu stellen. Das Thema Verkehrssicherheit darf dabei für beide Verkehrsteilnehmer – Fahrradfahrer und Autofahrer – nicht außer Acht gelassen werden.

Zwei Beispiele die verdeutlichen, warum ein „one size fits all“-Ansatz fehlgeleitet wäre:

- Handelsimmobilie an Autobahn: Hier ist nicht mit Fahrradverkehr zu rechnen. Ein Ausbau von Fahrradstellplätzen wäre nur kostenintensiv und führte zu umweltbelastender Materialverschwendung.
- Große Wirtschaftsimmobilie in Innenstadt: Hier ist Bedarf für Fahrradstellplätze gegeben, da mit deutlichem Fahrradverkehrsaufkommen zu rechnen ist, jedoch ist nicht immer der Platz zum Aufbau der Fahrradstellplätze am Standort vorhanden.

II. Positionierung

1. Länderöffnungsklausel für Mobilitäts-Vorgaben

Artikel 12 (3) enthält eine Länderöffnungsklausel, die es den Mitgliedsstaaten ermöglicht, im Rahmen der nationalen Gesetzgebung unter bestimmten Voraussetzungen die europäischen Anforderungen an die nationalen und regionalen Gegebenheiten anzupassen. Bisher ist dies aber lediglich für die Anzahl der Fahrradstellplätze bestimmter Kategorien von Nichtwohngebäuden vorgesehen.

Europäische Kommission	Europäisches Parlament	Rat der EU
<p>3. Member States may adjust requirements for the number of bicycle parking spaces in accordance with paragraphs 1 and 2 for specific categories of non-residential buildings where bicycles are typically less used as a means of transport.</p>	<p>3. Member States may, <i>subject to an assessment by local authorities, taking into account local characteristics, including demographical, geographical and climate conditions,</i> adjust requirements for the number of bicycle parking spaces in accordance with paragraphs 1 and 2 for specific categories of non-residential buildings where bicycles are typically less used as a means of transport.</p>	<p>3. Member States may adjust requirements for the number of bicycle parking spaces in accordance with paragraphs 1 and 2 for specific categories of non-residential buildings where bicycles are that are not typically less used as a means of transport accessed by bicycles .</p>

Der ZIA befürwortet prinzipiell EU-weite Regelungen, um ein europäisches „level playing field“ zu gewährleisten. Bei Vorgaben für den Gebäudebestand (Wohn- und Nichtwohngebäude) zur Förderung nachhaltiger Mobilität sollten nationale Besonderheiten Beachtung finden. Die Gesetzgeber sollten dementsprechend Flexibilität erhalten, die Regelungen der Richtlinie angemessen an nationale Gegebenheiten anzupassen. Zudem sollte „nachhaltige Mobilität“ nicht nur auf Pkw- und Fahrradstellplätze gedanklich beschränkt werden. Zur Ausweitung nachhaltiger Mobilität können beispielsweise auch Stellplätze für Carsharing, Ridepooling, Pendlerstellplätze, Stellplätze für Anwohnerparken etc. beitragen, die in den bisherigen EPBD-Vorgaben nicht adäquat abgebildet sind. Hierfür sind regional angepasste Erfüllungsmöglichkeiten dringend erforderlich.

Der ZIA schlägt daher vor, die für Fahrradstellplätze bereits angedachte Länderöffnungsklausel generell auf diejenigen Abschnitte von Artikel 12 zu beziehen, die Vorgaben für Bestandsgebäude vorsehen, insbesondere

- Artikel 12 (2) – „With regard to **all non-residential buildings** with more than twenty parking spaces, ...“
- Artikel 12 (8) – „Member States shall provide for measures in order to encourage, simplify, harmonise and accelerate the procedure for the installation of recharging points in new and **existing residential and non-residential buildings**, ...“

Dabei ist national nicht über die ambitionierten EU-Vorgaben hinauszugehen und es sollte mehr Flexibilität für das Erreichen der europäischen Anforderungen ermöglicht werden.

Anknüpfungspunkt kann die Positionierung des Europäischen Parlaments 12 (5b) sein:

*„5b. **Member States may adjust requirements for the number of parking spaces in accordance with paragraphs 1, 2 and 4 for specific categories of residential and non-residential buildings where the fulfilment of the requirements set out in paragraphs 1, 2 and 4 would lead to disproportionate costs, would be economically unfeasible or unjustifiable, or where local conditions do not justify the fulfilment of the requirements.**“*

Auch die hohen Kosten für den Ladeinfrastrukturausbau an und in Gebäuden, die bisher einseitig von der Immobilienwirtschaft zu tragen sind, rechtfertigen länderspezifische Regelungen. Vgl. dazu folgende Praxisbeispiele „Kosten Ladepunkte“:

Praxisbeispiel 1a – Kosten Ladepunkte Shoppingcenter

4.500 Stellplätze – Parkhaus, Tiefgarage + an der Oberfläche

Lage: in Peripherie einer Großstadt in Deutschland, angrenzend an ein Shoppingcenter

Anforderung nach EPBD	Umsetzung	Kosten	Benötigte Stromnetzkapazität
Mindestens ein Ladepunkt für jeden 10. Stellplatz	450 Stellplätze ausgerüstet	<p>Ausgehend von 11 kW-Ladepunkten betragen die Kosten für die Installation eines Ladepunktes ca. 3.500 Euro.</p> <p>Plus: Kosten für Transformator + Netzanschluss in Höhe von ca. 150.000 Euro, der benötigt wird, da in der Regel keine ausreichende Stromkapazität an vorhandenen Transformatoren zur Verfügung steht.</p> <p>Gesamtinvestitionskosten: ca. 1.725.000 Euro.</p> <p>Weitere Kosten: Instandhaltung, Wartung, Reinigung, Sicherheit, Versicherung von ca. 200.000 Euro pro Jahr.</p>	<p>Bei durchschnittlicher Auslastung für ca. zwei Stunden pro Ladepunkt und Tag werden ca. 10.000 kWh/Tag bzw. ca. 3.500.000 kWh/Jahr Strom benötigt.</p>

Praxisbeispiel 1b – Kosten Ladepunkte Lebensmitteleinzelhandel
100 Stellplätze

Anforderung nach EPBD	Umsetzung	Kosten
Mindestens ein Ladepunkt für jeden 10. Stellplatz	10 Stellplätze ausgerüstet	Ausgehend von elf kWh-Ladepunkten betragen die Kosten für die Installation eines Ladepunktes ca. 3.500 Euro . Damit Investitionskosten von 35.000 Euro pro Standort . Dazu kommen auch hier Kosten für Transformator und Netzanschluss, sodass die Kosten auch hier deutlich höher als die reinen Investitionskosten in die Ladepunkte liegen.

Neben den hohen Ausbaurkosten sind weitere limitierende Faktoren, die regional angepasste Regelungen rechtfertigen,

- die lokal ggf. begrenzte Verfügbarkeit von Netzkapazitäten bei den Netzbetreibern sowie
- physische Limitierungen vor Ort, da nicht jede Immobilie mit Parkhaus / Tiefgarage ausreichend Platz für einen Netztransformator hat.

2. Installierte Ladeleistung als zusätzliche Erfüllungsmöglichkeit

Die bloße Errichtung von Ladepunkten wird der vielfältigen Nutzung der Gebäude, die zu deutlich unterschiedlichen Parkzeiten der Fahrzeuge führt, nicht gerecht. Insbesondere in Nichtwohngebäuden mit stark fluktuierendem Publikumsverkehr (z. B. Lebensmittel- und sonstiger Einzelhandel) ist die Verweildauer deutlich geringer als etwa bei Wohngebäuden oder Büros. An solchen Standorten können weniger Ladepunkte mit höherer Leistung (Schnellladepunkte) besser geeignet sein, E-Fahrzeuge der Kunden zu versorgen. Schnellladepunkte sind zwar deutlich teurer, werden aber auch in geringerer Anzahl benötigt. Als Alternative zum reinen Ausbau von Ladeinfrastruktur mit geringer Ladeleistung sollte daher die **in Kilowatt gemessene installierte Ladeleistung**, die den Ladepunktausbauverpflichtungen normaler Ladepunkten entspricht, in die EPBD aufgenommen werden. Das schafft einen Anreiz für die Installation von Schnellladepunkten. Als Kilowatt-Vergleichswert für die Ladeleistung eines „Standard-Ladepunktes“ sollte 3,7 Kilowatt gewählt werden, wie in der deutschen Ladesäulenverordnung bereits normiert.

3. Anforderungen an bestehende Nichtwohngebäude

Article 12(2)

Europäische Kommission	Europäisches Parlament	Rat der EU
<p>2. With regard to all non-residential buildings with more than twenty parking spaces, Member States shall ensure the installation of at least one recharging point for every ten parking spaces, and at least one bicycle parking space for every car parking space, by 1 January 2027.</p>	<p>2. With regard to all non-residential buildings with more than twenty and, if technically and economically feasible, ten parking spaces, Member States shall ensure the installation, by 1 January 2027, of at least one recharging point for every ten parking spaces ...</p>	<p>2. With regard to all non-residential buildings with more than twenty parking spaces, Member States shall ensure by 1 January 2027:</p> <p>(a) the installation of at least one recharging point for every ten parking spaces, or</p> <p>(b) ducting, namely conduits for electric cables, for at least 50% of the parking spaces to enable the installation at a later stage of recharging points for electric vehicles; ...</p>

Gemäß Artikel 12 (2) sollen alle Nichtwohngebäude bereits ab 1.1.2027 mindestens einen Ladepunkt für jeden zehnten Stellplatz bereitstellen - unabhängig davon, ob das Gebäude bis dahin einer Sanierung unterzogen würde. Damit wären Millionen Gebäude in der Europäischen Union betroffen und in Summe viel zu viele Ladepunkte (geringer Qualität) in Hinblick auf den regionalen Bedarf zu errichten, die kaum wirtschaftlich zu betreiben wären. Es entstünden kurzfristig immense Kosten und ein enormer Bedarf an Fachkräften, etwa bei Bau- und Elektrounternehmen. Zudem würde das eingesetzte Kapital gebunden und stünde Immobilieneigentümern nicht mehr zur (energetischen) Sanierung ihrer Gebäude zur Verfügung. Generelle Regelungen sollten daher allenfalls im Falle einer Sanierung des Gebäudes oder

Parkplatzes greifen. Der Stichtag 1.1.2027 bietet zudem nur ein schmales Handlungsfenster. Wir plädieren dafür, dass Vorgaben für den Bestand nicht allgemein an einem spezifischen Stichtag, sondern im Falle der Sanierung des Gebäudes bzw. des Parkplatzes greifen.

Das würde die begrenzten Kapazitäten bei Handwerkern, CPOs, Netzbetreibern etc. schonen. Zudem könnte der Ausbau der Ladeinfrastruktur so im Zuge der Umsetzung andere EPBD-Vorgaben (wie MEPS) gemeinsam und damit kostensparender durchgeführt werden.

Außerdem ist das im Baurecht geltende Subsidiaritätsprinzip zu berücksichtigen, um ein mit den Kommunen abgestimmtes Verfahren zu gewährleisten im Zuge der Festlegung von Sanierungsgebieten auf kommunaler Ebene beispielsweise planen Kommunen auch die Infrastruktur wie Netzkapazitäten. Ein davon losgelöster Ausbau von Ladesäulen an Gebäuden bürge die Gefahr, dass die Ladesäulen nicht in Betrieb genommen werden können.

Etwaige Flexibilisierungsoptionen, wie das sogenannte „ducting“, sollten hinreichend definiert und technologieoffen gestaltet werden. So sollte z. B. eindeutig sein, ob unter „ducting“ die Leerverrohrung ausreichend ist. Damit wäre gewährleistet, dass die Infrastruktur später an neue technologische Standards angepasst werden kann. Eine Vorverkabelung sollte hier nicht verpflichtend vorgenommen werden müssen. Denn: technische Standards entwickeln sich weiter, sodass nicht realistisch vorhersehbar ist, welche Kabelstandards in einigen Jahren am Standort benötigt werden. Möglicherweise ändern sich die Leistungsanforderungen der Ladepunkte, sodass bereits verlegte Kabel nicht mehr für die neuen Anforderungen geeignet sein könnten, beispielweise, weil der Leitungsquerschnitt zu gering ist.

4. Lade- und Leitungsinfrastruktur im Portfolio und Quartier

Im deutschen Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) sind die aktuell geltenden EPBD-Mobilitätsvorgaben in nationales Recht überführt. Das GEIG enthält Flexibilisierungsoptionen für Gebäude im Portfolio und im Quartier.

§ 10 Abs. 2 S. 1 GEIG besagt: „Hat ein Eigentümer die Pflicht nach Absatz 1 für mehr als ein Nichtwohngebäude, so kann er die Pflicht auch dadurch erfüllen, dass er die Gesamtzahl der zu errichtenden Ladepunkte zusammen in einer oder mehreren seiner Liegenschaften errichtet, wenn dem bestehenden oder erwarteten Bedarf an Ladeinfrastruktur in den betroffenen Liegenschaften dadurch Rechnung getragen wird.“

§ 12 Abs. 1 GEIG sieht vor, dass „Bauherren oder Eigentümer, deren Gebäude in räumlichem Zusammenhang stehen, ... Vereinbarungen über eine gemeinsame Ausstattung von Stellplätzen mit Leitungsinfrastruktur oder Ladepunkten treffen“ können.

Diese Regelungen ermöglicht es Unternehmen, ihre Stellplätze für E-Autos bedarfsgerecht auf die steigenden Neuzulassungszahlen anzupassen und die Auflagen gemeinschaftlich bzw. innerhalb des Unternehmens standortspezifisch zu erfüllen. Vor Ort kann am besten eingeschätzt werden, wie viel Ladekapazität und wie viele Ladepunkte am jeweiligen Standort bzw. im Quartier – unter Betrachtung des Durchgangsverkehrs – tatsächlich benötigt werden. Der Portfolio- und der Quartiersansatz müssen daher in der nationalen Umsetzung weiterhin verfolgt werden können.

5. Zugang für die Allgemeinheit zu privater oder halböffentlicher Ladeinfrastruktur

Politisch wird auch eine Pflicht zur Gewährung des Zugangs der Öffentlichkeit zu Ladeinfrastruktur an privaten oder halböffentlichen Orten (z. B. Büro- oder Kundenparkplätze im Handel) diskutiert. Hierbei muss es bei dem Prinzip der Freiwilligkeit bleiben. Allgemeine Vorschriften, private oder halböffentliche Ladeinfrastruktur generell, ggf. sogar durchgehend, für die Allgemeinheit zu öffnen, sind nicht sinnvoll. Zahlreiche rechtliche und organisatorische Hindernisse sowie Sicherheits- und Haftungsfragen stünden dem entgegen:

- Nicht alle privaten Ladesäulen sind flächendeckend mit geeichten Zählern ausgestattet, die gesetzlich vorgeschrieben sind, wenn Strom an Dritte abgegeben wird. Viele Immobilienunternehmen machen aus dem Strombezug und der

Stromabgabe kein Geschäftsmodell. Sie geben den Strom oftmals zum Einkaufspreis an die eigenen Mitarbeiter ab. Eine kommerzielle Bereitstellung von Strom für Dritte beinhaltet steuerrechtliche Risiken für Immobilienunternehmen / Gebäudenutzer.

- Planbarkeit für die eigene Flotte muss gewährleistet sein: Durch eine Öffnung der Ladesäulen für die Allgemeinheit wäre nicht mehr gesichert, dass Immobilienunternehmen/Gebäudenutzer ihre eigenen Pkw laden können, wenn die Ladepunkte durch Dritte belegt sind.
- Sollte es sich bei den Geländen um Betriebsgelände handeln, haben Dritte aus Sicherheitsgründen regelmäßig keinen Zutritt. Das Zugangsverweigerungsrecht muss hier Vorrang haben.
- Zudem ergäben sich Fragen der Sicherheit. So müssten z. B. Haftungsfragen für den Betrieb von Handelsimmobilien geklärt werden, deren Parkplätze öffentlich zugänglich gemacht würden. Eine Pflicht zur öffentlichen Bereitstellung der Ladeinfrastruktur bedeute daher, dass ggf. an sieben Tagen pro Woche für jeweils 24 Stunden ein Sicherheitservice engagiert werden müsste – zu entsprechenden Kosten, die an Dritte weitergereicht würden.
- Außerdem wäre die Etablierung eines Abrechnungssystem erforderlich sowie Eichrechtskonformität der Ladesäule herzustellen. Dies führt zu weiteren Kosten und bürokratischen Hürden. Eine Bescheinigung der Konformität mit eichrechtlichen Vorgaben sowie die Ausstellung einer Rechnung wären bei Abgabe von Strom an Dritte zwingend erforderlich.

6. Vorgaben für Fahrradstellplätze

Article 12 (1), first subparagraph, point (c)

1. *With regard to **new non-residential buildings** and **non-residential buildings undergoing major renovation**:*

Europäische Kommission	Europäisches Parlament	Rat der EU
(c) at least one bicycle parking space for every car parking space;	(c) bicycle parking spaces representing at least 15% of total user capacity of non-residential buildings, taking into account the space required also for bicycles with larger dimensions than standard bicycles.	(c) bicycle parking spaces representing at least 15% of the average user capacity of the building;

sowie

Article 12 (2)

2. *With regard to **all non-residential buildings with more than twenty parking spaces** (und Vorschlag des Europäischen Parlaments: **and, if technically and economically feasible, ten parking spaces**):*

Europäische Kommission	Europäisches Parlament	Rat der EU
2. ... at least one bicycle parking space for every car parking space, by 1 January 2027.	2. ... by 1 January 2027, ... bicycle parking space, representing at least 15% of the total user capacity of the building and with space required also for bicycles with larger dimensions than standard bicycles.	2. by 1 January 2027: ... (c) bicycle parking spaces representing at least 15% of the average user capacity of the building .

Die Vorgaben zu Fahrradstellplätzen für neue, renovierte und Bestands-Nichtwohngebäude sind einschneidend. Nichtwohngebäude mit mehr als 20 bzw. zehn Stellplätzen sollen bereits ab 1.1.2027 Fahrradstellplatz-Verpflichtungen unterliegen, unabhängig von regionalen Standortbedingungen und Bedarfen an Fahrradstellplätzen. Im Zweifelsfall müssten zudem Stellplätze für Pkw zurückgebaut werden, die allerdings Teil der Auflagen aus der Baugenehmigung sind. Zudem werden nicht an allen Standorten Freiflächen für Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen. Insbesondere in Städten ist der Platz sehr begrenzt; beim Einzelhandel oder bei Bürogebäuden etwa ist der Raum vor dem Eingang regelmäßig ein öffentlicher Raum, in dem Immobilienbesitzer ohne Genehmigung keine Fahrradstellplätze aufstellen dürfen. Der ZIA plädiert daher für einen flexiblen Ansatz beim Ausbau der Fahrradstellplätze, um unverhältnismäßige Kosten zu vermeiden und gleichzeitig Nutzerinnen und Nutzern ausreichend sichere Fahrradstellplätze zur Verfügung zu stellen. Das Thema Verkehrssicherheit darf dabei nicht außer Acht gelassen werden.

Zwei Beispiele die verdeutlichen, warum ein „one size fits all“-Ansatz fehlgeleitet wäre:

- Handelsimmobilie an Autobahn: Hier ist nicht mit Fahrradverkehr zu rechnen. Ein Ausbau von Fahrradstellplätzen wäre nur kostenintensiv und führte zu umweltbelastender Materialverschwendung.
- Große Wirtschaftsimmobilie in Innenstadt: Hier ist Bedarf für Fahrradstellplätze gegeben, da mit deutlichem Fahrradverkehrsaufkommen zu rechnen ist, jedoch ist nicht immer der Platz zum Aufbau der Fahrradstellplätze am Standort vorhanden.

Die nachfolgenden Praxisbeispiele „Kosten Fahrradstellplätze“ zeigen zudem anhand realer Zahlen, dass Kosten und erwartbarer Nutzen kaum in einem angemessenen Verhältnis zueinander stünden.

Praxisbeispiel 2a – Kosten Fahrradstellplätze Shoppingcenter

Objekt wie in Praxisbeispiel 1a

4.500 Stellplätze – Parkhaus, Tiefgarage + an der Oberfläche

Lage: in Peripherie einer Großstadt in Deutschland, angrenzend an ein Shoppingcenter

Beispielrechnung anhand des Kommissionsvorschlags „Ein Fahrradstellplatz pro Pkw-Stellplatz“

Anforderung nach EPBD	Umsetzung	Kosten
Ein Fahrradstellplatz pro Pkw-Stellplatz	<p>4.500 Fahrradstellplätze.</p> <p>Benötigter Platz:</p> <p>ca. 450 Pkw-Stellplätze, ausgehend davon, dass zehn Fahrräder ca. 25m² Fläche benötigen.</p>	<p>ca. 225.000 – 540.000 Euro Materialkosten bei durchschnittlichen Kosten von 50-120 Euro je Fahrradstellplatz</p> <p>(vgl. Kostenberechnungen von ADFC Berlin, aufgerufen am 30.8.2023).</p> <p>Zusätzliche Kosten für bauliche Anpassungen von Fahrgassen, Ein- und Ausfahrten (sofern möglich), Instandhaltung, Wartung, Reinigung, Sicherheit und Versicherung von ca. 50.000 Euro pro Jahr.</p>

Zusätzlich zu den hohen Ausbaurkosten kommen weitere limitierende Faktoren:

- Bestehende Parkhäuser sind baulich nicht für Fahrradverkehr ausgelegt. Die Ein- und Ausfahrten verfügen in der Regel über steile Rampen und Spindeln (bis zu 15° Neigung).
- Parkhäuser sind an den Ein- und Ausfahrten mit Sensorik-Schranken versehen, die Fahrräder zumeist nicht erkennen.
- Steigerung der Unfallgefahr und dadurch hohes Versicherungsrisiko für den Eigentümer / Betreiber.

Praxisbeispiel 2b – Kosten Fahrradstellplätze Lebensmitteleinzelhandel

100 Stellplätze

Anforderung nach EPBD	Umsetzung	Kosten
Ein Fahrradstellplatz pro Pkw-Stellplatz	<p>100 Fahrradstellplätze</p>	<p>ca. 5.000 – 12.000 Euro Materialkosten pro Standort bei durchschnittlichen Kosten von 50-120 Euro je Fahrradstellplatz.</p>

Ansprechpartner

Dr. Joachim Lohse

Geschäftsführer

Tel.: +49 (0)30 / 2021 585 15

E-Mail: joachim.lohse@zia-deutschland.de

Wolfgang Saam

Abteilungsleiter Klimaschutz-,
Energiepolitik und Nachhaltigkeit

Tel.: +49 (0)30 / 2021 585 59

E-Mail: wolfgang.saam@zia-deutschland.de

Heiko Reckert

Senior Referent Energie- und
Klimaschutzpolitik & Nachhaltigkeit

Tel.: +49 (0)30 / 2021 585 54

E-Mail: heiko.reckert@zia-deutschland.de

RA Daniel Bolder

Leiter Europabüro Brüssel

Tel.: +32 2 550 16 14

E-Mail: daniel.bolder@zia-europe.eu

MEHR ZUM THEMA

KLIMA, ENERGIE UND
NACHHALTIGKEIT



Der Zentrale Immobilien Ausschuss e.V. (ZIA) ist der Spitzenverband der Immobilienwirtschaft. Er spricht durch seine Mitglieder, darunter 30 Verbände, für rund 37.000 Unternehmen der Branche entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Der ZIA gibt der Immobilienwirtschaft in ihrer ganzen Vielfalt eine umfassende und einheitliche Interessenvertretung, die ihrer Bedeutung für die Volkswirtschaft entspricht. Als Unternehmer- und Verbändeverband verleiht er der gesamten Immobilienwirtschaft eine Stimme auf nationaler und europäischer Ebene – und im Bundesverband der deutschen Industrie (BDI). Präsident des Verbandes ist Dr. Andreas Mattner.

ZIA Zentraler Immobilien Ausschuss e.V.

Hauptstadtbüro

Leipziger Platz 9
10117 Berlin

Telefon: +49 30 | 20 21 585 – 0

E-Mail: info@zia-deutschland.de

Website: <https://zia-deutschland.de>

Europabüro

3 rue du Luxembourg
B-1000 Brüssel

+32 | 2 550 16 14

Lobbyregister: [R002399](https://www.lobbyregister.eu/R002399)

EU-Transparenzregisternummer: [34880145791-74](https://ec.europa.eu/transparency/regexpd/index.cfm?do=home.home&byRegNo=34880145791-74)

 **ZIA**
Die Immobilienwirtschaft