

POSITIONSPAPIER

25.09.2024

Überführung der **EPBD-Ladeinfrastruktur**-Vorgaben in das Gebäude-Elektromobilitäts-Infrastruktur-Gesetz (**GEIG**) und praxistaugliche Umsetzung von **Fahrradstellplatz**-Vorgaben

ZIA Zentraler Immobilien Ausschuss e.V.

Inhalt

A. Vorbemerkungen	3
B. Zusammenfassung	5
C. Vorschläge zur Umsetzung von Artikel 14 EPBD (Infrastruktur für nachhaltige Mobilität).....	7
1. Installierte Ladeleistung als zusätzliche Erfüllungsmöglichkeit aufnehmen ..	7
2. Sanierungsfahrplan für die Nachrüstpflicht von Bestandsgebäuden akzeptieren – § 10 Abs. 1 GEIG	14
3. Vorgaben zur Vorverkabelung und zu Leerrohren am realen Bedarf ausrichten – §§ 7 und 9 Abs. 1 und 2	16
4. Portfolio- und Quartiersansätze im GEIG erhalten – §§ 10 Abs. 2 S. 1 und 12 Abs. 1 GEIG	19
5. Zusätzliche Erfüllungsmöglichkeit über Bündelung an einem nahegelegenen Ort	20
6. Neue Fahrradstellplatz-Vorgaben realistisch umsetzen; sinnvolle Definitionen festlegen	21

A. Vorbemerkungen

Der ZIA unterstützt das Ziel, Elektromobilität in Deutschland weiter zu stärken. Die Immobilienwirtschaft will ihren Beitrag für eine flächendeckende Ladeinfrastruktur leisten, hat aber sehr unterschiedliche Voraussetzungen in den einzelnen Nutzungsklassen – vom Bürogebäude, über Handelsimmobilien bis hin zur Wohnungswirtschaft. Im Mittelpunkt der Umsetzung sollten die Anwender und ihre Nutzungsgewohnheiten stehen. Nur dann kann nachhaltige Mobilität breit in der Gesellschaft verankert werden, ohne unverhältnismäßige Aufwände für Immobilienunternehmen zu erzeugen oder am Bedarf der Nutzer vorbeizugehen. Das Henne-Ei-Problem sehen wir dabei durchaus: der Ladeinfrastruktur-Ausbau sollte stets mit dem Bedarf einhergehen, um unnötige Kosten zu vermeiden; gleichzeitig werden Verbraucher erst durch ausreichende Ladeinfrastruktur zum Erwerb von Elektro-Autos motiviert. Der massive Einbruch der Elektro-Pkw-Neuzulassungen nach dem Stopp der E-Auto-Kaufprämie verdeutlicht aber, dass vornehmlich nicht die Verfügbarkeit der Lademöglichkeiten für den E-Auto-Absatz ausschlaggebend war, sondern die immer noch deutlich höheren Preise der Stromer im Vergleich zu Autos mit Verbrennungsmotor.

Aktuell beziffert die BNetzA die Ladeinfrastruktur in Deutschland auf rund 103.000 Normalladepunkte und 25.000 Schnellladepunkte.¹ Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur geht im Jahr 2030 von einem Bedarf zwischen 380.000 und 680.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten aus, davon 86.000 Ladepunkten alleine auf Kundenparkplätzen.² Um diesem Bedarf gerecht werden zu können, sollten die Anforderungen an bestehende Gebäude und Grundstücksflächen so ausgestaltet werden, dass die Aufwände für Planung, Finanzierung und bauliche Ausführung sowie für den Netzanschluss, die beim Immobilieneigentümer entstehen, in einem angemessenen Verhältnis zu den baulichen Realitäten der Gebäude, der Netz-Kapazitäten und der Frage stehen, wie groß der Mehrwert beim Nutzer der Ladeinfrastruktur tatsächlich ist. Die im Vergleich zur vorherigen EPBD erneut verschärften Vorgaben für die Ladeinfrastruktur gehen mit erheblichen Baumaßnahmen einher, wenn flächendeckend Bestands-Wirtschaftsimmobilien nachgerüstet werden müssen. Damit dies umgesetzt und finanziert werden kann, sind die Vorgaben so auszugestalten, dass sie nach Möglichkeit in bestehende Umbauprojekte integriert werden können. Die Vorgaben im Neubau sind

¹ <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/start.html>, Stand Juli 2024.

² <https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/06/Studie-LIS-2025-2030-Neuaufgabe-2024.pdf>, S. 7 und 40.

grundsätzlich baulich und von der Projektierung umsetzbar, müssen aber dennoch auf ihren Mehrwert beim Nutzer geprüft werden.

Der ZIA konzentriert sich mit den folgenden Vorschlägen auf den Nichtwohngebäude-Bereich, weil dort die Ausbaupflichten am größten sind und im Fokus der Debatte stehen. Der ZIA will mit den folgenden Vorschlägen mit praxistauglichen Regelungen eine breite, sinnvolle und wirtschaftlich vertretbare Umsetzung der EPBD gewährleisten. Wir empfehlen der Bundesregierung ihren Spielraum größtmöglich zu nutzen, um für einen bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur und flexible Regelungen bei der Nachrüstung von Bestandsgebäuden zu sorgen.

Auch wenn der Fokus dieses Papiers der Nichtwohngebäude-Bereich ist, wollen wir die Anforderungen an die Wohngebäude kurz thematisieren: Im Wohngebäudebereich regelt die EPBD für neue Wohngebäude mit mehr als drei Stellplätzen sowie für Bestands-Wohngebäude mit mehr als drei Stellplätzen, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, dass

- für mindestens 50 Prozent der Autostellplätze die Installation von Vorverkabelung zu erfolgen hat und für die restlichen Stellplätze Schutzrohre für Elektrokabel erforderlich sind,
- mindestens zwei Fahrradstellplätze für jede Wohneinheit bereitgestellt werden müssen.
- Zusätzlich ist bei neuen Wohngebäuden mindestens ein Ladepunkt zu errichten.

Diese pauschalen Vorverkabelungsvorgaben für die Hälfte aller Stellplätze sowie die Vorgaben zur Leerverrohrung werden im Wohngebäudebereich deutlich am Bedarf vorbeigehen und hohe Kosten verursachen. Um Mieter nicht unnötig zu belasten, sollte immer der bedarfsgerechte Ausbau im Zentrum stehen.

B. Zusammenfassung

1. Installierte Ladeleistung als zusätzliche Erfüllungsmöglichkeit aufnehmen

- Alternativ zum Ausbau von Ladeinfrastruktur mit Blick auf die reine Anzahl von Ladepunkten sollte eine in Kilowatt gemessene installierte Ladeleistung als zusätzliche Erfüllungsoption gesetzlich ermöglicht werden.
- Entsprechend ist eine Definition von „Gesamtladeleistung“ in § 2 (Begriffsbestimmungen) aufzunehmen.

2. Sanierungsfahrplan für die Nachrüstpflicht von Bestandsgebäuden akzeptieren – § 10 Abs. 1 GEIG

- Der Eigentümer sollte die Nachrüstplichten dadurch erfüllen können, dass er die Nachrüstung der Bestandsimmobilien bzw. bestehenden Parkplätze als Maßnahme in einen qualifizierten individuellen Sanierungsfahrplan aufnimmt und bis spätestens 1.1.2033 erfüllt. Der Sanierungsfahrplan ist der zuständigen Behörde auf Aufforderung vorzulegen und die Umsetzung auf Aufforderung anzuzeigen.
- Der Stichtag 1.1.2025 ist an die neue EPBD-Regelung 1.1.2027 anzupassen.

3. Vorgaben zur Vorverkabelung und zu Leerrohren am realen Bedarf ausrichten – §§ 7 und 9 Abs. 1 und 2

- Stellplätze sollten nicht – über die aktuell im GEIG enthaltenen Vorschriften hinausgehend – pauschal vorverkabelt oder mit Leerrohren ausgestattet werden müssen.
- Der Rollout der Ladeinfrastruktur ist an den realen Bedarf bzw. die Erfüllung der bereitzustellenden Ladeleistung (siehe Punkt 1) zu knüpfen.

4. Portfolio- und Quartiersansätze im GEIG erhalten – §§ 10 Abs. 2 S. 1 und 12 Abs. 1 GEIG

- Die Regelungen zu Portfolien und Quartieren in §§ 10 Abs. 2 S. 1 und 12 Abs. 1 GEIG sollten in der jetzigen Form erhalten bleiben.

5. Zusätzliche Erfüllungsmöglichkeit über Bündelung an einem nahegelegenen Ort

- Aufnahme eines neuen Paragraphen, der die Erfüllung der Vorgaben an einem anderen Ort in einer Entfernung von maximal 1.000 Metern zur jeweiligen Betriebsgrundstück-Grenze ermöglicht, beispielsweise auf einem öffentlich zugänglichen Park-and-Ride-Parkplatz – und zwar für alle verpflichteten Gebäudeeigentümer, nicht nur für Tankstelleneigentümer bzw. -betreiber, wie bisher nur vorgeschlagen.

6. Neue Fahrradstellplatz-Vorgaben realistisch umsetzen; sinnvolle Definitionen festlegen

- Die EPBD-Ausnahme für solche Nichtwohngebäude, bei denen der Zugang üblicherweise nicht mit Fahrrädern erfolgt, ist zu begrüßen und im GEIG aufzunehmen. Gebäude, die üblicherweise nicht mit Fahrrädern angefahren werden, sind von den Fahrradstellplatz-Vorgaben auszunehmen.
- 1 Fahrradabstellanlage („Fahrradbügel“), die beidseitig benutzt werden kann, entspricht 2 Fahrradstellplätzen. Steht der Fahrradbügel an einer Wand oder Säule und kann nur einseitig benutzt werden, entspricht er 1 Fahrradabstellplatz.
- Die Vorgabe „10 – 15 Prozent Nutzerkapazität“ ist entweder flexibel offen zu regeln oder anhand der Anzahl der Personen, die sich regelmäßig im Gebäude – mehrmals die Woche für mehrere Stunden – aufhalten, also in der Regel das Personal und nicht die Kunden. Letzteres entspricht auch der Definition von „Personenanzahl“ in der Nachhaltigkeitszertifizierung (z.B. DGNB, BREEAM), die Besucher / Kunden nicht betrachtet.

C. Vorschläge zur Umsetzung von Artikel 14 EPBD (Infrastruktur für nachhaltige Mobilität)

1. Installierte Ladeleistung als zusätzliche Erfüllungsmöglichkeit aufnehmen

Vorgaben EPBD 2024

Neubau und größere Renovierung

- Nichtwohngebäude >5 Stellplätze: mind. 1 Ladepunkt / 5 Stellplätze
- Sonderfall Büro: mind. 1 Ladepunkt / 2 Stellplätze

„(1) In Bezug auf **neue Nichtwohngebäude**, die über **mehr als fünf Autostellplätze** verfügen, und Nichtwohngebäude, die einer **größeren Renovierung** unterzogen werden und über **mehr als fünf Autostellplätze** verfügen, sorgen die Mitgliedstaaten für Folgendes:

a) die Errichtung mindestens **eines Ladepunkts für jeden fünften** Autostellplatz,

...

Abweichend von Unterabsatz 1 Buchstabe a tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass bei **neuen Bürogebäuden** und Bürogebäuden, die einer **größeren Renovierung** unterzogen werden, mindestens **ein Ladepunkt je zwei Stellplätze** errichtet wird, sofern das Gebäude über mehr als fünf Stellplätze verfügt.“

Bestand

- Nichtwohngebäude >20 Stellplätze bis 1.1.27: mind. 1 Ladepunkt / 10 Stellplätze oder Leitungsinfrastruktur für mind. 50% der Stellplätze

„(2) In Bezug auf alle **Nichtwohngebäude** mit **mehr als 20 Autostellplätzen** sorgen die Mitgliedstaaten **bis zum 1. Januar 2027** für Folgendes:

a) die Errichtung mindestens **eines Ladepunkts je 10 Autostellplätze oder einer Leitungsinfrastruktur**, nämlich die Schutzrohre für Elektrokabel, **für mindestens 50 %** der Autostellplätze, um die spätere Errichtung von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu ermöglichen ...“

ZIA-Bewertung

Die EPBD betrachtet die bloße Errichtung einer Anzahl von Ladepunkten – unabhängig von deren Ladeleistung. Das wird der vielfältigen Nutzung der verschiedenen Gebäudeklassen, die zu deutlich unterschiedlichen Parkzeiten der Fahrzeuge führt, nicht

gerecht. Es führt einerseits zum Ausbau einer zu großen Anzahl von Ladepunkten mit zu geringer Ladeleistung und benachteiligt andererseits diejenigen Gebäudeeigentümer, die bereits aus eigenem Engagement in der Vergangenheit heraus Schnellladeinfrastruktur errichtet haben. Aus Nutzersicht ist der Nutzen eines Ladepunktes abhängig von der typischen Standzeit, die je nach Art der Wirtschaftsimmobilie stark variiert. Während Fahrzeuge, die an einer Büroimmobilie parken, Parkzeiten von bis zu acht Stunden aufweisen, sind die Parkprofile bei Handelsimmobilien mit 30 Minuten bis zwei Stunden im Durchschnitt sehr viel kürzer. Um für Kunden attraktive Angebote zu schaffen, die sich dann auch für Unternehmen wirtschaftlich tragfähig erweisen, ist eine Lösung über die reine Anzahl der Ladepunkte aus Nutzer- und Betreibersicht nicht zielführend. Für die Nutzer ist der Mehrwert eines Ladepunktes mit geringer Ladeleistung auf Handlungsparkplätzen gering, da der Ladevorgang an einer Normalladesäule bis ca. 80 Prozent der Batteriekapazität mehrere Stunden dauern, hingegen an einer Schnelladesäule in einer halben Stunde abgeschlossen sein kann. Letzteres passt deutlich besser zur Parkdauer eines Kunden auf dem Parkplatz des Handelsunternehmens. Außerdem könnten die Kosten für Errichtung und Betrieb vieler Ladepunkte mit geringer Leistung höher sein als die Kosten weniger Ladesäulen mit höherer Leistung, weil mehr Technik errichtet, angeschlossen und betrieben werden müsste. Für Verbraucher könnten sich dadurch unnötig hohe Fahrstrompreise ergeben.

In Nichtwohngebäuden mit stark fluktuierendem Publikumsverkehr (z.B. Lebensmittel-einzelhandel, sonstiger Einzelhandel) ist die Verweildauer wie beschrieben deutlich geringer als etwa bei Wohngebäuden oder Büros. Hier ist eine angemessene Anzahl von Schnellladepunkten sinnvoller als die flächendeckende Ausstattung der Stellplätze mit langsamen Normalladesäulen. Daher fokussiert der Einzelhandel in der Regel auf hochwertigere und leistungsstarke DC-Schnellladepunkte, damit während des Einkaufs das Auto in ca. einer halben Stunde mit Strom für über 300 Kilometer Reichweite aufgeladen werden kann. Im Vergleich dazu schaffen AC-Ladesäulen mit geringer Leistungsstärke in der gleichen Zeit gerade einmal ein Zehntel dessen.

Welche Ladeinfrastruktur vor Ort genau benötigt wird, sollten daher die Gebäudeeigentümer entscheiden, da sie die Parkplätze vorhalten bzw. nutzen und weil nur sie ihren speziellen „use case“ und die Bedürfnisse ihrer Kunden abschätzen können.

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.

Zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten und qualitativ hochwertigen Ausbaus schlägt der ZIA bei der EPBD-Umsetzung in deutsches Recht daher die Ergänzung einer zusätzlichen qualitativen Umsetzungsvariante vor, die alternativ zur bisherigen rein quantitativen Variante gewählt werden kann. Der Immobilienbesitzer hat demnach die Wahl zwischen zwei Varianten, um den Ausbaupflichtungen der EPBD und des verschärften GEIG nachzukommen. Damit kann er auf den lokalen Bedarf und den Bedarf der Nutzer reagieren sowie zur Etablierung von Schnellladenetzen beitragen.

- **Variante 1: quantitativer Ansatz (wie aktuell im GEIG)**
Erfüllung der Ladesäulen-Vorgaben über die Errichtung der geforderten Ladepunkte in Abhängigkeit von der Anzahl der Stellplätze.
- **Variante 2: qualitativer Ansatz über Ladeleistung (neu / zusätzlich)**
Erfüllung der Ladesäulen-Vorgaben über eine Gesamtladeleistung in Kilowatt (kW) für einen Parkplatz, die der Anzahl der in Variante 1 zu installierenden Ladepunkte entspricht.

Variante 2 (neu) bedeutet, dass die quantitativen Ladepunkt-Vorgaben der EPBD und des GEIG in qualitative Vorgaben umzurechnen sind. Die ermittelte Gesamtladeleistung kann dann z.B. über Schnellladeinfrastruktur oder über einen Mix aus Normalladepunkten und Schnellladern umgesetzt werden.

In dieser neuen Variante wird ein Ladepunkt in eine zu installierende Ladeleistung umgerechnet. Der ZIA schlägt als **Vergleichswert** eine **Ladeleistung von 3,7 kW** vor, entsprechend [Art. 2 Nr. 33 EPBD](#) (Richtlinie (EU) 2024/1275) i.V.m. [Art. 2 Nr. 48 AFIR](#) (Verordnung (EU) 2023/1804) und [§ 7 LSV](#).

Petita:

- Alternativ zum Ausbau von Ladeinfrastruktur mit Blick auf die reine Anzahl von Ladepunkten sollte eine in Kilowatt gemessene installierte Ladeleistung als zusätzliche Erfüllungsoption gesetzlich ermöglicht werden.
- Entsprechend ist eine Definition von „Gesamtladeleistung“ in § 2 (Begriffsbestimmungen) aufzunehmen.

Formulierungsvorschläge:

- **Neuer Paragraph: Erfüllung über installierte Ladeleistung**

„Wer Nichtwohngebäude nach § 7 und § 9 errichtet oder einer größeren Renovierung unterzieht, oder ein Nichtwohngebäude nach § 10 besitzt, kann die Anforderungen an die Errichtung von Ladepunkten alternativ über eine zu installierende Gesamtladeleistung erfüllen, die der Anzahl der zu errichtenden Ladepunkte multipliziert mit einer Ladeleistung von 3,7 Kilowatt entspricht.“

- **Neuer § 2 Nr. 16.:**

„Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind ...

16. „Gesamtladeleistung“ die Summe der einzelnen, maximalen Ladeleistungen je Ladepunkt.“

Rechenbeispiele:

Beispiel 1: Neubau und größere Renovierung

Beispiel 2: Neubau und größere Renovierung – Sonderregelung für Büro

Beispiel 3: Bestand

Beispiel 1: Neubau und größere Renovierung

Die EPDB 2024 sieht für neue Nichtwohngebäude und solche, die einer größeren Renovierung unterzogen – jeweils mit mehr als fünf Stellplätzen – **1 Ladepunkt je 5 Stellplätze** vor.

Berechnungsformel: 1 Ladepunkt je 5 Stellplätze * 3,7 kW = zu installierende Gesamtladeleistung

Einzelhandel mit 100 Stellplätzen

100 Stellplätze / 5 = 20 Ladepunkte; multipliziert mit 3,7 kW = 74 kW Gesamtladeleistung

Für eine exemplarische Stellplatzanlage mit 100 Stellplätzen wäre eine Ladeleistung von mindestens 74 kW zu errichten. Dies könnte beispielsweise erfolgen durch:

- **20** Ladepunkte mit **3,7 kW** oder
- **4** Ladepunkte mit **22 kW** oder
- **2** Ladepunkte mit jeweils **50 kW** oder
- **1** Ladepunkt mit **100 kW** oder
- eine **Kombination** von Ladepunkten verschiedener Leistungsstärken

Shopping Center mit 3000 Stellplätzen

3000 Stellplätze / 5 = 600 Ladepunkte; multipliziert mit 3,7 kW = 2220 kW Gesamtladeleistung

Für eine exemplarische Stellplatzanlage mit 3000 Stellplätzen wäre eine Ladeleistung von mindestens 2220 kW zu errichten. Dies könnte beispielsweise erfolgen durch:

- **600** Ladepunkte mit **3,7 kW** oder
- **101** Ladepunkte mit **22 kW** oder
- **45** Ladepunkte mit jeweils **50 kW** oder
- **23** Ladepunkte mit jeweils **100 kW** oder
- eine **Kombination** von Ladepunkten verschiedener Leistungsstärken

Beispiel 2: Neubau und größere Renovierung – Sonderregelung für Büro

Die EPDB 2024 sieht für neue **Bürogebäude** und solche, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, – jeweils mit mehr als fünf Stellplätzen –, eine verschärfte Regelung von **1 Ladepunkt je 2 Stellplätzen** vor.

Berechnungsformel: 1 Ladepunkt je 2 Stellplätze * 3,7 kW = zu installierende Gesamtladeleistung

Büro mit 100 Stellplätzen

100 Stellplätze / 2 = 50 Ladepunkte; multipliziert mit 3,7 kW = 185 kW Gesamtladeleistung

Für eine exemplarische Stellplatzanlage mit 100 Stellplätzen wäre eine Ladeleistung von mindestens 185 kW zu errichten. Dies könnte beispielsweise erfolgen durch:

- **50** Ladepunkte mit **3,7 kW** oder
- **9** Ladepunkte mit **22 kW** oder
- **4** Ladepunkte mit jeweils **50 kW** oder
- **2** Ladepunkte mit jeweils **100 kW** oder
- eine **Kombination** von Ladepunkten verschiedener Leistungsstärken

Beispiel 3: Bestand

Die EPDB 2024 sieht für alle Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen **1 Ladepunkt je 10 Stellplätze** bis 1. Januar 2027 vor.

Berechnungsformel: 1 Ladepunkt je 10 Stellplätze * 3,7 kW = zu installierende Gesamtladeleistung

Einzelhandel mit 100 Stellplätzen

100 Stellplätze / 10 = 10 Ladepunkte;
multipliziert mit 3,7 kW = 37 kW
Gesamtladeleistung

Für eine exemplarische Stellplatzanlage mit 100 Stellplätzen wäre eine Ladeleistung von mindestens 37 kW zu errichten. Dies könnte beispielsweise erfolgen durch:

- **10** Ladepunkte mit **3,7 kW** oder
- **2** Ladepunkte mit **22 kW** oder
- **1** Ladepunkt mit **50 kW** oder
- eine **Kombination** von Ladepunkten verschiedener Leistungsstärken

Shopping Center mit 3000 Stellplätzen

3000 Stellplätze / 10 = 300 Ladepunkte;
multipliziert mit 3,7 kW = 1110 kW
Gesamtladeleistung

Für eine exemplarische Stellplatzanlage mit 3000 Stellplätzen wäre eine Ladeleistung von mindestens 1110 kW zu errichten. Dies könnte beispielsweise erfolgen durch:

- **300** Ladepunkte mit **3,7 kW** oder
- **51** Ladepunkte mit **22 kW** oder
- **23** Ladepunkte mit jeweils **50 kW** oder
- **12** Ladepunkte mit jeweils **100 kW** oder
- eine **Kombination** von Ladepunkten verschiedener Leistungsstärken

2. Sanierungsfahrplan für die Nachrüstpflicht von Bestandsgebäuden akzeptieren – § 10 Abs. 1 GEIG

Vorgaben EPBD 2024

Bestand

- Nichtwohngebäude >20 Stellplätze bis 1.1.27: mind. 1 Ladepunkt / 10 Stellplätze oder Leitungsinfrastruktur für mind. 50% der Stellplätze

„(2) In Bezug auf **alle Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Autostellplätzen** sorgen die Mitgliedstaaten **bis zum 1. Januar 2027** für Folgendes:

a) die Errichtung mindestens **eines Ladepunkts je 10 Autostellplätze oder** einer **Leitungsinfrastruktur**, nämlich die Schutzrohre für Elektrokabel, für mindestens 50 % der Autostellplätze, um die spätere Errichtung von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu ermöglichen ...“

ZIA-Bewertung

Die EPBD sieht vor, dass alle Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen zum 1. Januar 2027 mindestens einen Ladepunkt für jeden zehnten Stellplatz bereitstellen oder mit Leerrohren für mindestens 50 Prozent der Stellplätze ausgestattet werden müssen. In beiden Fällen entstünden kurzfristig immense Kosten (für Planungs- und Bauarbeiten und im Falle der Ladeinfrastruktur für die Ladesäulen-Technik) sowie ein enormer Bedarf an Fachkräften bei Handwerks- und Elektroinstallationsbetrieben, der aufgrund der aktuell angespannten Personallage am Markt kaum zu decken ist. Zudem bietet der Stichtag 1. Januar 2027 ein viel zu kurzes Handlungsfenster, um die Vorgaben im gesamten Gebäudebestand umzusetzen. Bisher ist die Vorgabe noch nicht in deutsches Recht überführt, sodass Unternehmen nach Abschluss des GEIG-Gesetzgebungsverfahrens nur sehr wenig Zeit hätten, die Vorgaben von der Planung bis zur Durchführung umzusetzen. Ein flächendeckendes Umsetzungsdefizit samt Strafzahlungen als Folge droht. Der ZIA sieht die Bestands-Nachrüstung als Teil eines individuellen Sanierungsfahrplans als deutlich sinnvoller und praxistauglicher an, um die Vorgaben zu erfüllen.

Diese generelle Nachrüstpflicht für Bestands-Nichtwohngebäude stößt zudem auch auf praktische Hürden, insbesondere wenn eine große Zahl der Stellplätze exklusiv an einzelne Mieter vermietet sind. Sollte der Stellplatz-Mieter kein E-Auto besitzen, müsste der Stellplatz zwar mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden, die aber nicht genutzt wird

– oder andere Nutzer mit E-Auto müssten die Erlaubnis erhalten, diesen nachgerüsteten vermieteten Stellplatz zum Laden zeitweise nutzen zu dürfen, was dem zahlenden Stellplatz-Mieter zeitweise die Nutzung seines Mietobjekts nehmen würde. Die Lösung über die Errichtung einer Gesamtladeleistung, wie oben vorgeschlagen, löst dieses Dilemma auf.

Petita:

- Der Eigentümer sollte die Nachrüstpflichten dadurch erfüllen können, dass er die Nachrüstung der Bestandsimmobilien bzw. bestehenden Parkplätze als Maßnahme in einen qualifizierten individuellen Sanierungsfahrplan aufnimmt und bis spätestens 1.1.2033 erfüllt. Der Sanierungsfahrplan ist der zuständigen Behörde auf Aufforderung vorzulegen und die Umsetzung auf Aufforderung anzuzeigen.
- Der Stichtag 1.1.2025 ist zudem an die neue EPBD-Regelung 1.1.2027 anzupassen.

Formulierungsvorschlag:

- „(1) Für jedes Nichtwohngebäude, das über mehr als 20 Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als 20 an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass nach dem 1. Januar **2027** ein Ladepunkt **je 10 Stellplätze errichtet wird, oder eine Leitungsinfrastruktur, nämlich die Schutzrohre für Elektrokabel, für mindestens 50 Prozent der Autostellplätze, installiert wird, um die spätere Errichtung von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu ermöglichen.**

Der Eigentümer kann der Verpflichtung nach Satz 1 auch dadurch nachkommen, dass er einen qualifizierten individuellen Sanierungsfahrplan erstellt, der die Nachrüstung als Maßnahme enthält. Die Umsetzung hat bis spätestens 1. Januar 2033 zu erfolgen. Der Sanierungsfahrplan ist der zuständigen Behörde auf Aufforderung schriftlich oder elektronisch zu übermitteln. Die Durchführung der Maßnahme ist der zuständigen Behörde auf Aufforderung schriftlich oder elektronisch anzuzeigen.

(2) ...“

3. Vorgaben zur Vorverkabelung und zu Leerrohren am realen Bedarf ausrichten – §§ 7 und 9 Abs. 1 und 2

Vorgabe EPBD 2024

Neubau und größere Renovierung

- Nichtwohngebäude >5 Stellplätze: Vorverkabelung für mind. 50% der Stellplätze und Leitungsinfrastruktur für die restlichen Stellplätze
- Vorverkabelung und Leerrohre müssen ausreichend stark für gleichzeitigen Ladepunkt-Betrieb dimensioniert sein

„(1) In Bezug auf **neue Nichtwohngebäude**, die über **mehr als fünf Autostellplätze** verfügen, und Nichtwohngebäude, die einer **größeren Renovierung** unterzogen werden und über **mehr als fünf Autostellplätze** verfügen, sorgen die Mitgliedstaaten für Folgendes:

...

b) die Installation von **Vorverkabelung für mindestens 50 % der Autostellplätze und der Leitungsinfrastruktur, nämlich Schutzrohre für Elektrokabel, für die restlichen Autostellplätze**, um die spätere Errichtung von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge, elektromotorisch unterstützte Fahrräder und andere Fahrzeugtypen der Klasse L zu ermöglichen, ...

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Vorverkabelung und die in Unterabsatz 1 Buchstabe b genannte **Leitungsinfrastruktur so dimensioniert sind, dass die vorgeschriebene Anzahl von Ladepunkten gleichzeitig und effizient genutzt werden kann** und gegebenenfalls die Installation eines Belastungs- oder Lademanagementsystems unterstützt wird, soweit dies technisch und wirtschaftlich realisierbar und vertretbar ist.“

ZIA-Bewertung

Die EPBD regelt, dass neue Nichtwohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen und solche die einer größeren Renovierung unterzogen werden, mit Vorverkabelung für mindestens 50 Prozent der Stellplätze und Schutzrohren für Elektrokabel (Leitungsinfrastruktur) ausgerüstet werden müssen.

Kritisch sehen wir die Vorgabe, pauschal die Hälfte aller Stellplätze vorzuverkabeln (bzw. im Gebäudebestand nachträglich zu verkabeln) und die restlichen unverkabelten Stellplätze mit Leerrohren zu versehen. Das widerspricht dem Gedanken des bedarfsgerechten, effizienten Ausbaus und würde zu immensen Kosten³ ohne nennenswerten Mehrwert führen. Wie eingangs beschrieben gilt das nicht nur für Nichtwohngebäude, sondern ebenso für den Wohngebäudebereich, wo eine pauschale Vorverkabelung von mindestens 50 Prozent der Stellplätze deutlich am Bedarf vorbeigehen wird und daher kritisch zu sehen ist.

Die provisorisch verlegten Kabel, die nicht sofort angeschlossen werden, weil sie zum jeweiligen Zeitpunkt nicht benötigt sind, verursachen erstmal nur hohe Kosten. Auch ist unklar, welche Kabelstärken beim – etwaigen – späteren Anschluss benötigt werden, sodass entweder zu geringe Kabeldimensionen verbaut werden, die dann erneut ausgetauscht werden müssen, oder überdimensioniert werden muss.

Leerverrohrung bedeutet bei freistehenden Parkflächen außerhalb von Parkhäusern, dass ein großer Teil des versiegelten Bodens des Parkplatzes aufgerissen werden müsste, um die Rohre zu verlegen. Völlig unklar ist jedoch, ob die Kabelschächte jemals benötigt werden, daher sind auch sie erstmal nicht genutzte Röhren, die zunächst nur Kosten und Materialaufwand verursachen.

In beiden Fällen ist es sinnvoller, die Stellplätze mit Ladeinfrastruktur auszustatten, wenn der Bedarf vorhanden ist, anstatt ex ante per Gesetz einen Bedarf festzulegen, der der Vielfalt der Immobiliennutzungen nicht gerecht wird, am realen Bedarf der Nutzer vorbeigeht und die knappen Investitionsmittel fehlenkt.

Die aktuell im GEIG enthaltene Vorgabe, dass bei neuen Nichtwohngebäuden „mindestens jeder dritte Stellplatz“ (mind. 33 Prozent) und bei Sanierung von Bestandsgebäuden „mindestens jeder fünfte Stellplatz“ (mind. 20 Prozent) mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten ist, erachten wir als mehr als ausreichend, um den Ladeinfrastruktur-Rollout adäquat vorzubereiten. Die in der EPBD angelegte Verschärfung um bis zu 30 Prozentpunkte auf „mindestens 50 %“ ist bei

³ Die Bundesregierung bezifferte 2020 die Kosten für Wirtschaft und Privatpersonen, die sich aus dem GEIG 2021 ergeben, wie folgt: „Für die Wirtschaft, einschließlich der Privatpersonen, die ihr Wohnungseigentum vermieten, ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 30,7 Millionen Euro. Der einmalige Umstellungsaufwand liegt bei etwa 622 Millionen Euro.“ ([Drs. 19/19366](#)). Die deutlich schärferen Vorgaben der EPBD 2024, insbesondere die Nachrüstung von Bestandsimmobilien, werden exorbitant höhere Kosten zur Folge haben.

Wirtschaftsimmobilien mit einer großen Anzahl an Stellplätzen kaum umsetzbar – und aus einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unverhältnismäßig.

Wir plädieren daher weiterhin ausdrücklich dafür, die im aktuellen GEIG bestehenden Vorgaben hier nicht weiter zu verschärfen. Der Rollout der Ladeinfrastruktur ist an den realen Bedarf bzw. die Erfüllung der bereitzustellenden Ladeleistung (siehe Punkt 1) zu knüpfen.

Petita:

- Stellplätze sollten nicht – über die aktuell im GEIG enthaltenen Vorschriften hinausgehend – pauschal vorverkabelt oder mit Leerrohren ausgestattet werden müssen.
- Der Rollout der Ladeinfrastruktur ist an den realen Bedarf bzw. die Erfüllung der bereitzustellenden Ladeleistung (siehe Punkt 1) zu knüpfen.

4. Portfolio- und Quartiersansätze im GEIG erhalten – §§ 10 Abs. 2 S. 1 und 12 Abs. 1 GEIG

Das aktuelle GEIG sieht mit den Portfolio- und Quartiersansätzen sinnvolle flexible Umsetzungsmöglichkeiten vor. Diese sollten erhalten bleiben, da sie einen flexiblen, am Bedarf der Nutzer ausgerichtete Rollout der Ladeinfrastruktur ermöglichen.

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.

Die Flexibilisierung über den Portfolio-Ansatz ist ebenfalls sinnvoll, um einen bedarfsgerechten, kosteneffizienten Ausbau der Ladeinfrastruktur zu unterstützen.

Petition:

- Die Regelungen zu Portfolien und Quartieren in §§ 10 Abs. 2 S. 1 und 12 Abs. 1 GEIG sollten in der jetzigen Form erhalten bleiben.

5. Zusätzliche Erfüllungsmöglichkeit über Bündelung an einem nahegelegenen Ort

§ 14a des BMDV-Referentenentwurfs für eine GEIG-Novelle enthält eine räumliche Flexibilisierung – bisher aber nur für Tankstellen –, die allen verpflichteten Gebäudeeigentümern ermöglicht, die Ladepunkte „unter bestimmten Umständen entweder zusätzlich an einem anderen Tankstellenstandort des Unternehmens oder in einem Umkreis von 1 000 Metern bereitzustellen“ (RefE S. 9). Die Begründung des Referentenentwurfs zu § 14a Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 ist schlüssig: „Befinden sich im Umkreis der Tankstelle **aus verkehrlichen oder anderen Gründen besser geeignete Standorte oder sprechen bauliche Gründe gegen eine Errichtung auf dem Betriebsgrundstück** selbst, ermöglicht Satz 1 Nummer 1 den verpflichteten Unternehmen, die gemäß Absatz 1 zu errichtenden Ladepunkte **im Umkreis von 1 000 Metern** zur jeweiligen Tankstelle zu errichten.“

Eine Limitierung auf Tankstellen erschließt sich dabei nicht. Die Flexibilisierungsoption sollte auf alle verpflichteten Gebäudeeigentümer erweitert werden.

Petition:

- Aufnahme eines neuen Paragraphen, der die Erfüllung der Vorgaben an einem anderen Ort in einer Entfernung von maximal 1.000 Metern zur jeweiligen Betriebsgrundstück-Grenze ermöglicht, beispielsweise auf einem öffentlich zugänglichen Park-and-Ride-Parkplatz – und zwar für alle verpflichteten Gebäudeeigentümer, nicht nur für Tankstelleneigentümer bzw. -betreiber, wie bisher nur vorgeschlagen.

6. Neue Fahrradstellplatz-Vorgaben realistisch umsetzen; sinnvolle Definitionen festlegen

Vorgabe EPBD 2024

Neubau und größere Renovierung

- Nichtwohngebäude >5 Stellplätze: Fahrrad-Stellplätze für mind. 15% der durchschnittlichen oder 10% der gesamten Gebäude-Nutzerkapazität

„(1) In Bezug auf **neue Nichtwohngebäude**, die über **mehr als fünf Autostellplätze** verfügen, und Nichtwohngebäude, die einer **größeren Renovierung** unterzogen werden und über **mehr als fünf Autostellplätze** verfügen, sorgen die Mitgliedstaaten für Folgendes:

...

c) die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen, die **mindestens 15 % der durchschnittlichen oder mindestens 10 % der gesamten Nutzerkapazität** von Nichtwohngebäuden ausmachen, unter Berücksichtigung des erforderlichen Platzes auch für Fahrräder mit größeren Abmessungen als Standardfahrräder.“

Bestand

- Nichtwohngebäude >20 Stellplätze bis 1.1.27: Fahrrad-Stellplätze für mind. 15% der durchschnittlichen oder 10% der gesamten Gebäude-Nutzerkapazität

„(2) In Bezug auf alle **Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Autostellplätzen** sorgen die Mitgliedstaaten **bis zum 1. Januar 2027** für Folgendes:

...

b) die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen, die **mindestens 15 % der durchschnittlichen oder mindestens 10 % der gesamten Nutzerkapazität** von Gebäuden ausmachen und über den erforderlichen Platz auch für Fahrräder mit größeren Abmessungen als Standardfahrräder verfügen.“

Ausnahme (Neubau, größere Renovierung, Bestand)

- Ausnahme für „bestimmte Kategorien von Nichtwohngebäuden, bei denen der Zugang üblicherweise nicht mit Fahrrädern erfolgt“, z.B. Autobahn-nahe Gebäude

„(3) Die Mitgliedstaaten können die Anforderungen in Bezug auf die Anzahl der Fahrradstellplätze gemäß den Absätzen 1 und 2 für bestimmte Kategorien von Nichtwohngebäuden, bei denen der Zugang üblicherweise nicht mit Fahrrädern erfolgt, anpassen.“

Nach der EPBD sind neue Nichtwohngebäude und solche, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, jeweils mit mehr als fünf Pkw-Stellplätzen, mit Fahrradstellplätzen für mindestens 15 Prozent der durchschnittlichen oder mindestens 10 Prozent der gesamten Nutzerkapazität des Gebäudes auszustatten. Gleiches gilt für die Nachrüstung bestehender Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen.

Bisher ist vollkommen unklar, wie die „10 – 15% der Nutzerkapazität“ zu beziffern sind. Die folgenden exemplarischen Fragen verdeutlichen, wie unklar diese Anforderung ist:

- Lässt das Wort „Nutzerkapazität“ anstatt auf „Anzahl der Nutzer“ eher auf einen Vergleichswert „Quadratmeter pro Person“ schließen?
- Sollte anstatt eines Quadratmeter-Vergleichswerts doch die Anzahl von Personen einschlägig sein: welche Personen zählen dazu? Wie wird mit Schwankungen / Fluktuationen umgegangen?

Im Neubau ist es normal, ausreichend Fahrradstellplätze vorzusehen; bei der Nachrüstung von Bestandsimmobilien ist zu prüfen, ob die lokalen Gegebenheiten das Aufstellen von Fahrradbügeln zulassen. Es muss zudem definiert werden, wie viele Fahrradstellplätze aus einer Fahrradabstellanlage („Fahrradbügel“) hergeleitet werden, was standortabhängig ist (freistehend oder an der Wand stehend). Wir schlagen als Definition vor, dass ein Fahrradbügel, der beidseitig benutzt werden kann, zwei Fahrradstellplätzen entspricht; steht der Fahrradbügel an einer Wand oder Säule und kann nur einseitig benutzt werden, entspricht er einem Fahrradabstellplatz.

Die Vorgaben der EPBD können potenziell mit den Vorgaben der Bauämter in Konflikt kommen, denn im Zweifelsfall müssten Stellplätze für Pkw zurückgebaut werden, die allerdings Teil der Auflagen aus der Baugenehmigung sind. Sollte aus der gesetzlichen Pflicht die Notwendigkeit der Anpassung der Baugenehmigung resultieren, ist mit einem deutlichen Mehraufwand für Unternehmen und Bauämter zu rechnen. Außerdem werden nicht an allen Standorten Freiflächen für Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen: insbesondere in Städten ist der Platz sehr begrenzt; bei Einzelhandels- oder Bürogebäuden in Innenstadtlage etwa ist der Raum vor dem Eingang im Regelfall ein öffentlicher Raum, in dem Immobilienbesitzer ohne Genehmigung keine Fahrradstellplätze aufstellen dürfen. Bei Parkhäusern kommen weitere limitierende Faktoren für den Fahrradverkehr hinzu: 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), die Sensorik-Schranken erkennen Fahrräder zumeist nicht. Aufgrund dieser Faktoren steigt die Unfallgefahr für Fahrradnutzer.

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.

Petita:

- Die EPBD-Ausnahme für solche Nichtwohngebäude, bei denen der Zugang üblicherweise nicht mit Fahrrädern erfolgt, ist zu begrüßen und im GEIG aufzunehmen. Gebäude, die üblicherweise nicht mit Fahrrädern angefahren werden, sind von den Fahrradstellplatz-Vorgaben auszunehmen.
- 1 Fahrradabstellanlage („Fahrradbügel“), die beidseitig benutzt werden kann, entspricht 2 Fahrradstellplätzen. Steht der Fahrradbügel an einer Wand oder Säule und kann nur einseitig benutzt werden, entspricht er 1 Fahrradabstellplatz.
- Die Vorgabe „10 – 15 Prozent Nutzerkapazität“ ist entweder flexibel offen zu regeln oder anhand der Anzahl der Personen, die sich regelmäßig im Gebäude – mehrmals die Woche für mehrere Stunden – aufhalten, also in der Regel das Personal und nicht die Kunden. Letzteres entspricht auch der Definition von „Personenanzahl“ in der Nachhaltigkeitszertifizierung (z.B. DGNB, BREEAM), die Besucher / Kunden nicht betrachtet.

Formulierungsvorschläge:

- **Vorschlag 1 – flexible, offene Definition**
„Der Eigentümer stellt Fahrradstellplätze bereit, die für mindestens 15 % der durchschnittlichen oder mindestens 10 % der gesamten Nutzerkapazität ausreichend sind. Der Eigentümer legt der zuständigen Behörde auf Nachfrage die Berechnungsgrundlage und die Anzahl der errichteten Fahrradstellplätze offen.“
- **Vorschlag 2 – Anzahl der regelmäßig im Gebäude befindlichen Personen**
„Der Eigentümer stellt Fahrradstellplätze bereit, die für mindestens 15 % der durchschnittlichen oder mindestens 10 % der gesamten Nutzerkapazität ausreichend sind. Die Nutzerkapazität entspricht der Anzahl der Personen, die sich regelmäßig im Gebäude aufhalten.“

Ansprechpartner

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

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). Präsidentin des Verbandes ist Iris Schöberl.

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://register.r002399.eu)

EU-Transparenzregisternummer: [34880145791-74](https://register.r002399.eu)

