

Bundesverband Parken e.V., Richartzstraße 10, 50667 Köln

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

MR Andreas Jung, Referat IIA2

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

MR Ralf Schulze, Referat BI3

Per E-Mail an: BUERO-IIA2@bmwe.bund.de und BI3@bmwsb.bund.de

Köln, 11. Mai 2026

**Stellungnahme zur Verbändeanhörung des Referentenentwurfs Gebäudemodernisierungsgesetz
E-Ladepunkte in deutschen Parkhäusern und Tiefgaragen gemäß EPBD?
Milliarden-Investitionen ohne Nachfrage und Nutzen, bei vielfach objektiver Unmöglichkeit**

Sehr geehrter Herr Ministerialrat Jung, sehr geehrter Herr Ministerialrat Schulze,

im Rahmen der Verbändeanhörung zum Referentenentwurf des Gebäudemodernisierungsgesetzes vom 5. Mai 2026 möchten wir die Stellungnahme des Bundesverbandes Parken e.V. insbesondere hinsichtlich der Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes übermitteln.

Gleichzeitig bitten wir um Aufnahme in den Verteiler für diese Verbändeanhörung und für künftige Anhörungen beider Bundesministerien.

Artikel 7 - Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes

§§ 6-16 Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz

Die Ausführungen des Bundesverbandes Parken e.V. beziehen sich auf die Anwendbarkeit des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes auf größere Parkhausimmobilien mit einer Anzahl von über 100 Stellplätzen.

Eine Anwendung der §§ 6-16 Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz auf die o.g. größeren Parkhäuser und Tiefgaragen in Deutschland führt zu einer unverhältnismäßigen Belastung der Wirtschaft (s.u. 1.) sowie zu einer Infrastruktur, für die es keine ausreichende Nachfrage bzw. Nutzung gibt (s.u. 2.), und stellt die deutschen Parkhausbetriebe strafbewährt vielfach vor unlösbare Aufgaben (s.u. 3.).

1. Unverhältnismäßige Belastung der Wirtschaft

Der Bundesverband Parken e.V. repräsentiert über 1,4 Mio. Parkplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen in Deutschland. Nach unseren Schätzungen kommen durch den Entwurf zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes **Belastungen von über 1,5 Mrd. EUR** auf die Parkhausbetriebe zu. Diese Belastungen stehen in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Nutzungen. Es drohen Milliarden-Investitionen in ungenutzte Infrastrukturen (Vergleiche Norwegen) ohne eine Relevanz für die Zulassung von Elektrofahrzeugen in Deutschland.

2. Keine ausreichende Nachfrage und Nutzung – keine Entlastung

Die deutschen Parkhausbetreiber haben in den vergangenen zwei Jahren die Ladeinfrastruktur in Parkeinrichtungen verdoppelt. Die Auslastung dieser Infrastruktur ist dadurch im Schnitt signifikant gesunken. Durchschnittlich können mit einem Ladepunkt in einer Parkerinrichtung

aktuell ca. 300 EUR Gewinn pro Jahr erwirtschaftet werden. Folglich würden **über 16 Jahre** benötigt, um die unter Punkt 1. benannten Investitionen in die Ladeinfrastruktur zu **amortisieren**. Ladeinfrastrukturen der Vergangenheit hatten jedoch eine technisch-rechtliche Lebens- bzw. Nutzungsdauer von unter fünf Jahren.

Kurzparker mit Elektrofahrzeugen laden nicht auf AC-E-Ladeplätzen in Parkhäusern und Tiefgaragen. Es wird zuhause oder auf der Strecke an DC Schnell-Ladeplätzen geladen.

Die Ladeleistungen der Fahrzeuge haben sich in den vergangenen drei Jahren mehr als verdoppelt (150 zu 300 kW). Die Entwicklungen hierzu sind nicht am Ende, wie die ersten Modelle mit über 1.000 kW Ladeleistung belegen. Diese technische Entwicklung wird das vorgenannte Verhalten weiter verfestigen.

In Norwegen haben 99,9 % der neu zugelassenen Fahrzeuge einen vollelektrischen Antrieb. Norwegen hatte zunächst in Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Tiefgaragen investiert. Mangels ausreichender Nutzungen werden in Norwegen diese Ladeinfrastrukturen aktuell wieder deinstalliert. Das aktuelle Statement des Norwegischen Parkhausverbandes haben wir diesem Schreiben beigefügt.

3. Im großen Umfang objektive Unmöglichkeit

Durch die Anwendung der §§ 6-16 Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz auf die o.g. größeren deutschen Parkeinrichtungen werden die Eigentümer und Betreiber in sehr vielen Fällen strafbewährt mit objektiv unmöglichen Verpflichtungen belastet. Wir schätzen, dass bei ca. 80 % der bestehenden Park-Immobilien weder die Strom-Hausanschlüsse noch die Quartier-Versorgungsnetze eine ausreichende Stromversorgung für die Ladeinfrastruktur gemäß EPBD ermöglichen. Das heißt, selbst wenn die Ladeinfrastruktur EPBD-gemäß installiert worden ist, gibt es überwiegend keine Sicherheit, dass an den Ladepunkten ausreichend Strom zur Verfügung gestellt werden kann. Aktuell warten viele deutsche Parkhausbetreiber bereits jahrelang auf Netzzulassungen und lokale Versorgungszusagen.

Ein besonders extremer Sachverhalt der Unmöglichkeit wird am Beispiel der Großgaragen an deutschen Flughäfen deutlich. Hierzu finden Sie weiter unten detaillierte Ausführungen.

Der **Bundesverband Parken e.V fordert eine Klarstellung** zum Artikel 7 - Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes, mit den §§ 6-16 Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz, dahingehend, dass **größere Park-Immobilien** mit über 100 Parkplätzen **von diesen Regelungen ausgenommen** sind. Zumindest dürfen Parkhaus-Eigentümer und -Betreiber nicht wegen Ordnungswidrigkeiten belangt werden, solange sie keine oder keine rechtzeitige Energieversorgung für die gesetzmäßige Quantität an Ladeinfrastruktur erhalten.

Im Entwurf der EPBD und in den deutschen Umsetzungsregelungen für Wohngebäude und Nichtwohngebäude wurden die Auswirkungen auf die Sonderimmobilie Parkhaus leider nicht berücksichtigt. Genauso wie bei der EPBD wurde die Parkhausbranche vor dem Verfassen der deutschen Umsetzungsregelungen bisher nicht am Regelungsprozess beteiligt.

Wir möchten Sie bitten, die in dieser Stellungnahme dargelegten Gründe zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Elisabeth Herles,
Geschäftsführerin

Ergänzung 1: Beispiel EPDB Parkimmobilien Flughäfen

Ergänzung 2: Stellungnahme Bundesverband Parken e.V. vom
08.09.2025

Anlage:

Best Practice Norway - Marktbeobachtungen
Präsentation EPA Congress, Brüssel am 17.09.2025

Ergänzung 1: Beispiel EPDB Parkimmobilien Flughäfen – wie z.B. FRA, MUC, DUS, BER usw.

Praxisfall Langzeitparken

Bezugnehmend auf die in § 10, Änderung Punkt c) geforderte Ladeleistung möchten wir ebenfalls auf die erheblichen praktischen Auswirkungen auf großskalige, überwiegend öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen, zum Beispiel an Verkehrsknotenpunkten wie einem Flughafen, hinweisen. Unter Anwendung des vorgesehenen leistungsbasierten Erfüllungsansatzes (2,2 kW je Stellplatz) ergibt sich für Standorte dieser Größenordnung eine vorzuhaltende bzw. installierte Ladeleistung in der Dimension von:

- mehr als 70 MW im Bestand
- perspektivisch deutlich mehr als 90 MW bei weiterem Ausbau

Diese Größenordnung entspricht fast dem elektrischen Leistungsbedarf einer mittleren deutschen Großstadt (ab 100 MW) und ist damit als außergewöhnlich hoch einzustufen.

Einordnung der Auswirkungen

Die daraus resultierenden Anforderungen führen zu:

- Netzausbaumaßnahmen in der Größenordnung von mehreren zehn bis über 100 MW Anschlussleistung
- erheblichem Ausbau bei:
 - Mittelspannungsanschlüssen
 - Transformatoren
 - Hauptverteilungen und Leitungsinfrastruktur
- mehrjährigen Planungs- und Realisierungszeiträumen
- Gesamtinvestitionen im Bereich von mehreren hundert Millionen Euro, insbesondere für die Netzinfrastruktur

Diese Investitionen fallen unabhängig von der tatsächlichen Nutzung der Ladeinfrastruktur an.

Besonderheiten des Nutzungsprofils Langzeitparken

Parkierungsanlagen insbesondere an Flughäfen sind geprägt durch:

- mehrtägige bis mehrwöchige Standzeiten
- einen typischerweise einmaligen Ladevorgang pro Aufenthalt
- eine insgesamt geringe Umschlagsfrequenz je Stellplatz

Die im Gesetzentwurf unterstellte hohe gleichzeitige Nutzung von Ladeinfrastruktur entspricht daher nicht den tatsächlichen Betriebs- und Nutzungsrealitäten.

Bewertung der wirtschaftlichen Auswirkungen

Die in § 10 Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz, Punkt c) vorgesehenen Änderungen führen zu einem Ausbaumfang, der sich an einer theoretischen Vollauslastung orientiert.

Hieraus ergibt sich folgende zentrale Problematik:

Die geforderten Investitionen stehen in keinem angemessenen Verhältnis zur tatsächlichen Nutzung der Ladeinfrastruktur und lassen sich insbesondere im Umfeld von Langzeitparkern nicht wirtschaftlich refinanzieren.

Selbst bei konservativen Annahmen ist davon auszugehen, dass die notwendigen Investitionen in Ladepunkte, Leitungsinfrastruktur und Netzausbau im Betrieb nicht durch entsprechende Erlöse gedeckt werden können. Dies führt zu einer strukturellen und dauerhaften wirtschaftlichen Unterdeckung.

Forderung des Bundesverbandes Parken e.V. hinsichtlich Langzeitparken

Neben den auf Seite 1 dieses Schreibens allgemeinen Forderungen für die Parken-Branche hinsichtlich der Regelung des § 10, Änderung Punkt c), fordert der Bundesverband Parken e.V. die Aufnahme einer spezifischen Ausnahmeregelung insbesondere für Einrichtungen wie Flughäfen, die durch Langzeitparken geprägt sind, da das dort vorherrschende Langzeitparkprofil zu einer deutlich geringeren Ladefrequenz führt als im Gesetzentwurf unterstellt. Die derzeit vorgesehenen Anforderungen führen zu einer erheblichen Überdimensionierung der Ladeinfrastruktur und sind unter den gegebenen Rahmenbedingungen wirtschaftlich nicht darstellbar.

Diesbezüglich wird empfohlen, eine Ausnahme für Verkehrsknotenpunkte/Flughäfen mit einer sinnvollen Quote von 1 Ladepunkt (max. 3,7 kW) je 20 Stellplätze entweder als AC oder DC vorzuschreiben. Davon 1/3 errichten bei Neubau/Umbau und die restlichen 2/3 nur Leistungsinfrastruktur für Elektromobilität vorhalten.

Praxisbeispiel Flughafen

Ein aktuelles Praxisbeispiel verdeutlicht die Diskrepanz zwischen den im Gesetzentwurf zugrunde gelegten Annahmen und der tatsächlichen Nutzung von Ladeinfrastruktur:

An einem deutschen Flughafen wurde im Jahr 2025 ein großskaliger Ladepark mit einer dreistelligen Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Betrieb genommen bei einer vierstelligen Anzahl an Ladepunkten (mehr als 10% Ladepunktdichte). Trotz dieser bereits heute vergleichsweise hohen Ladepunktdichte in einem größeren Parkierungsbereich zeigt sich im laufenden Betrieb eine äußerst geringe tatsächliche Inanspruchnahme der Ladeinfrastruktur. Sowohl die Anzahl der Ladevorgänge als auch die umgesetzte Energiemenge liegen deutlich unter den Erwartungen, die den regulatorischen Vorgaben implizit zugrunde liegen. Bezogen auf die installierte Ladeleistung ergibt sich lediglich eine sehr geringe Auslastung im unteren Promillebereich.

Dieses Beispiel zeigt deutlich, dass selbst bei umfangreich ausgebauter und öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur die reale Nutzung heute schon erheblich hinter den angenommenen Gleichzeitigkeits- und Auslastungsniveaus zurückbleibt.



Bundesverband Parken e.V., Richartzstraße 10, 50667 Köln

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Herr Staatssekretär Frank Wetzel

Per E-Mail an: info@bmwe.bund.de

Köln, 8. September 2025

Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie EPBD, Art. 14, in Bezug auf Parkhäuser, Tiefgaragen und Supermarktparkplätze

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Wetzel,

diesem Schreiben beigefügt möchten wir Ihnen die Positionen des Bundesverbandes Parken e.V. zur Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie EPBD, insbesondere Art. 14, übermitteln sowie ergänzend das Übersichtsdokument „Norway’s BEV revolution“.

Der Bundesverband Parken e.V. vertritt die Interessen seiner Mitglieder in Bezug auf Entwicklungen und Fragestellungen im Bereich Mobilität und innerstädtische Verkehrskonzepte. Die 204 Mitgliedsunternehmen betreiben und bewirtschaften deutschlandweit in bis zu 6.000 Parkobjekten rund 1,41 Millionen PKW-Stellplätze. Die Mitgliedschaft besteht zu etwa gleichen Teilen aus Betrieben der öffentlichen Hand und privaten Unternehmen.

Der für die Mitglieder des Bundesverbandes Parken e.V. vornehmlich relevante Artikel 14 zur „Infrastruktur für nachhaltige Mobilität“ ist in der Novellierung der EPBD-Richtlinie vom 30. Juni 2025 unverändert übernommen worden. Bei entsprechender Umsetzung der dort formulierten Vorgaben wären sehr hohe Investitionskosten für die Mitglieds-Parkhausbetriebe hinsichtlich der Erfüllung der Quoten von E-Ladepunkten in Neu- und Bestandsbauten sowie eine hohe Planungsunsicherheit zu befürchten.

Der Bundesverband Parken e.V. schlägt daher vor, bei der Umsetzung der EPBD-Richtlinie, Art. 14, die Quoten nicht (ausschließlich) an quantitative Aspekte wie die Anzahl an Ladepunkten, sondern in erster Linie an qualitative Vorgaben wie die Ladeleistung zu knüpfen. Näheres hierzu finden Sie bitte in dem beigefügten Positionspapier „EPBD-Positionen Bundesverband Parken“.

Das vornehmliche Anliegen unseres Verbandes ist es, die zahlreichen Vorteile zu verdeutlichen, die eine flexible Handhabung des Art. 14 EPBD auf Bundesebene mit sich bringen würde. In vielen Park-

häusern, Tiefgaragen und auf bewirtschafteten Supermarktparkplätzen beträgt die durchschnittliche Verweildauer maximal eine Stunde, sodass eine geringere Anzahl an DC-Schnellladepunkten hier sinnvoller wäre als eine große Anzahl AC-Ladepunkten. Zudem weisen wir darauf hin, dass bereits heute bestehende Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Tiefgaragen unterdurchschnittlich genutzt wird (Auslastung ca. 1%).

Wir möchten Sie bitten, die in unserem Positionspapier dargelegten Gründe bei den weiteren Beratungen zur Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie zu diskutieren und zu berücksichtigen.

Für Fragen und einen fachlichen Austausch stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Elisabeth Herles', with a vertical line extending upwards from the end of the signature.

Elisabeth Herles
Geschäftsführerin