

Stellungnahme

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gebäude- Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes

Stand: 11. Mai 2026



Zusammenfassung:

Der Handelsverband Deutschland (HDE) begrüßt ausdrücklich die vorgesehene Wahlfreiheit zwischen einem quantitativen und einem qualitativen Ansatz beim Ausbau der Ladeinfrastruktur. Damit wird erstmals den tatsächlichen Nutzungsprofilen im Einzelhandel Rechnung getragen. Gerade an Handelsstandorten mit kurzen Verweildauern ist leistungsstarke Schnellladeinfrastruktur für Kundinnen und Kunden deutlich sinnvoller als eine hohe Anzahl langsamer Ladepunkte.

Für eine praxistaugliche und investitionsfreundliche Ausgestaltung sind aus Sicht des HDE insbesondere folgende Punkte zentral:

- **Zwischen Neubau und Bestand differenzieren:**
Analog zur EPBD sollte auch national für Bestandsgebäude ein reduzierter Faktor von 1,1 kW je Stellplatz vorgesehen werden. Andernfalls drohen insbesondere an kleineren Handelsstandorten kostenintensive Wechsel der Spannungsebene mit erheblichen Zusatzkosten für Unternehmen und Netzbetreiber.
- **Netzanschlüsse als zentrale Voraussetzung verankern**
Der Ausbau der Ladeinfrastruktur setzt verfügbare Netzanschlusskapazitäten und effiziente Prozesse voraus. Ausbauverpflichtungen müssen noch enger an tatsächlich verfügbare Netzkapazitäten gekoppelt werden. Erforderlich sind verbindliche Rückmeldefristen der Netzbetreiber sowie klare gesetzliche Regelungen für Fälle fehlender Netzkapazität.
- **Intelligentes Lastmanagement ermöglichen:**
Die Pflicht zur vollständigen Auslegung auf gleichzeitige Nutzung führt zu einer Überdimensionierung, hohen Zusatzkosten und sehr hohem Bedarf an derzeit nicht vorhandenen Netzkapazitäten. Intelligentes Lastmanagement sollte regulatorisch stärker berücksichtigt und der Vollauslegung gleichgestellt werden.
- **Verhältnismäßigkeit bei sehr großen Standorten sicherstellen**
Bei sehr großen öffentlich zugänglichen Parkplatzstandorten drohen unverhältnismäßige Anforderungen. Der HDE spricht sich daher für die Einführung einer Kappungsgrenze ab 1.000 Stellplätzen aus, wie sie auch in anderen EU-Ländern diskutiert wird.
- **Europarechtliche Klarstellung schaffen**
Für europaweit tätige Handelsunternehmen ist eine Klarstellung auf europäischer Ebene zur Auslegung von Artikel 14 EPBD von erheblicher Bedeutung. Dies würde die notwendige Rechts- und Investitionssicherheit für Unternehmen wie Mitgliedstaaten schaffen. Der HDE würde ein entsprechendes Engagement der Bundesregierung ausdrücklich begrüßen.



I. Einleitung

Der Handelsverband Deutschland (HDE) ist die Spitzenorganisation des deutschen Einzelhandels. In Deutschland erwirtschaften rund 280.000 Einzelhandelsunternehmen mit etwa drei Millionen Beschäftigten an rund 400.000 Standorten einen Jahresumsatz von rund 670 Milliarden Euro.

Der HDE bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften im Wärmebereich.

Der Einzelhandel ist ein zentraler Akteur für das Gelingen der Mobilitäts- und Energiewende. Handelsstandorte bieten flächendeckend geeignete und kundennahe Flächen für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. Bereits heute stellt der Handel mehr als 15 Prozent aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte; jeder dritte Schnellladepunkt befindet sich auf einem Handelsparkplatz.

Gerade in urbanen Räumen und Ballungszentren kommt dem Handel daher eine besondere Bedeutung für den Hochlauf der Elektromobilität zu. Gleichzeitig stehen Handelsunternehmen bei der Elektrifizierung ihrer Standorte vor erheblichen Herausforderungen hinsichtlich der Verfügbarkeit von Netzanschlüssen. Denn neben dem Aufbau der Ladeinfrastruktur investiert der Handel auch in Photovoltaik, Speicherlösungen sowie weitere Elektrifizierungsmaßnahmen wie Wärmepumpen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss daher eng mit dem Netzausbau und der tatsächlichen Verfügbarkeit von Netzkapazitäten zusammengedacht werden.

II. Position des HDE

Der HDE begrüßt ausdrücklich die Zielrichtung des Gesetzentwurfs. Besonders positiv hervorzuheben ist die vorgesehene Wahlfreiheit zwischen einem quantitativen und einem qualitativen Ansatz beim Ausbau der Ladeinfrastruktur auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen. Damit wird berücksichtigt, dass sich die Nutzungsprofile im Einzelhandel grundlegend von anderen Gebäudetypen unterscheiden.

Handelsparkplätze sind typischerweise durch kurze Aufenthaltszeiten geprägt. Für Kundinnen und Kunden ist daher nicht die Anzahl langsamer Ladepunkte entscheidend, sondern ein möglichst hoher Reichweitengewinn während des Einkaufs. Leistungsstarke Schnellladeinfrastruktur schafft hier einen deutlich höheren praktischen Nutzen als eine Vielzahl langsamer Ladepunkte.

Gleichzeitig berücksichtigt der Entwurf die besonderen Herausforderungen im Gebäudebestand bislang nicht ausreichend. Anders als die EPBD differenziert der Entwurf nicht zwischen Neubauten beziehungsweise umfassenden Renovierungen und Bestandsgebäuden, obwohl die EPBD für Bestandsgebäude bewusst geringere Anforderungen vorsieht. Diese Systematik sollte sich auch in der nationalen Umsetzung widerspiegeln.



Gerade im Gebäudebestand sind die verfügbaren Netzkapazitäten an vielen Handelsstandorten bereits heute weitgehend ausgeschöpft. Im Bestand würde die vorgeschlagene Ladeleistung daher häufig umfangreiche Netzanschlusserweiterungen beziehungsweise einen Wechsel in höhere Spannungsebenen erforderlich machen und erhebliche Zusatzkosten für Unternehmen und Netzbetreiber verursachen. Gleichzeitig ist aufgrund der hohen Sanierungs- und Modernisierungsquoten im Handel davon auszugehen, dass sich der heute betroffene Gebäudebestand sukzessive reduziert, beziehungsweise modernisiert. Eine stärkere Differenzierung im Bestand würde die Ausbauziele daher nicht in Frage stellen, sondern einen netzdienlicheren und wirtschaftlich tragfähigen Hochlauf ermöglichen.

Positiv hervorzuheben ist darüber hinaus, dass der Gesetzentwurf bestehende Flexibilisierungsmöglichkeiten grundsätzlich beibehält. Gerade für Handelsunternehmen ist es entscheidend, Investitionen bedarfsgerecht an besonders nachfragestarken Standorten bündeln zu können.

Abschließend begrüßt der HDE nochmals den gewählten Ansatz. Dieser Ansatz sollte auch auf europäischer Ebene ausdrücklich klargestellt werden, um eine einheitliche und investitionsfreundliche Umsetzung der EPBD in den Mitgliedstaaten sicherzustellen.

III. Änderungsbedarf im Referentenentwurf

§4 Leitungsinfrastruktur (hier: Dimensionierung und intelligentes Lastmanagement)

Der HDE bewertet die in § 4 Satz 5 vorgesehene Pflicht zur Dimensionierung für gleichzeitige Nutzung kritisch. Eine vollständige physische Auslegung auf Gleichzeitigkeit würde insbesondere an größeren Handelsstandorten zu erheblichen Überdimensionierungen der Anschlussleistung sowie zu unnötigen Zusatzkosten für Netzanschlüsse, Transformatoren und weitere Netztechnik führen. Intelligente Lastmanagement-Lösungen ermöglichen bereits heute eine netzdienliche und effiziente Nutzung vorhandener Netzkapazitäten. Diese technischen Möglichkeiten sollten regulatorisch stärker berücksichtigt und physischer Vollausslegung gleichgestellt werden.

Zu § 10 Absatz 4: Öffentlich zugängliche Ladepunkte an Nichtwohngebäuden

Der HDE begrüßt ausdrücklich die Einführung der Wahlfreiheit zwischen einem quantitativen und einem qualitativen Ansatz zur Erfüllung der Ladeinfrastrukturpflichten im Bereich von öffentlich zugänglichen Parkplätzen an Nichtwohngebäuden. Dies stellt einen wesentlichen Fortschritt dar und ermöglicht einen bedarfsgerechten Ausbau entlang der tatsächlichen Kundenbedürfnisse.

Die neue Erfüllungsoption über öffentlich zugängliche Ladepunkte mit einer Gesamtleistung je Stellplatz bewerten wir äußerst positiv. Aus Sicht des HDE bedarf es jedoch einer Differenzierung zwischen Neubauten beziehungsweise umfassenden Renovierungen und Bestandsgebäuden, wie sie auch die EPBD ausdrücklich vorsieht.



Auch die EPBD unterscheidet beim Ambitionsniveau zwischen Neubauten, umfassenden Renovierungen und Bestandsgebäuden um den Faktor 2. Diese Systematik sollte sich auch im qualitativen Ansatz widerspiegeln. Während für Neubauten beziehungsweise umfassende Renovierungen ein Faktor von 2,2 kW je Stellplatz sachgerecht sein kann, sollte für Bestandsgebäude ein reduzierter Faktor von 1,1 kW je Stellplatz vorgesehen werden.

Gerade im Gebäudebestand würde der aktuelle Vorschlag erhebliche Zusatzkosten für Unternehmen und Netzbetreiber verursachen. Bei kleineren Handelsstandorten führt der derzeit vorgesehene Faktor von 2,2 kW im Bestand dazu, dass ein Anschluss in der Niederspannung nicht mehr ausreicht und ein Wechsel in die Mittelspannungsebene erforderlich wird. Die damit verbundenen Kosten für Baukostenzuschüsse, Transformatoren und Netzanschlüsse stehen vielfach außer Verhältnis zum eigentlichen Ziel des Gesetzes. Gleichzeitig ist aufgrund der hohen und turnusmäßigen Sanierungs- und Modernisierungsquoten im Handel davon auszugehen, dass sich der heute betroffene Gebäudebestand über die Zeit ohnehin sukzessive reduziert, beziehungsweise modernisiert wird. Eine stärkere Differenzierung im Bestand würde daher keine dauerhafte Absenkung der Ausbauambitionen bedeuten, sondern einen zeitlich gestreckten und netzdienlicheren Hochlauf ermöglichen.

Darüber hinaus bewertet der HDE die in § 4 Satz 5 vorgesehene Pflicht zur Dimensionierung für gleichzeitige Nutzung kritisch. Eine vollständige physische Auslegung auf Gleichzeitigkeit führt insbesondere an größeren Handelsstandorten häufig zu erheblichen Überdimensionierungen der Anschlussleistung sowie zu unnötigen Zusatzkosten für Netzanschlüsse, Transformatoren und weitere Netztechnik. Intelligente Lastmanagement-Lösungen ermöglichen bereits heute eine netzdienliche und effiziente Nutzung vorhandener Netzkapazitäten. Diese technischen Möglichkeiten sollten regulatorisch stärker berücksichtigt und physischer Vollausslegung gleichgestellt werden.

Zudem sollte gesetzlich klargestellt werden, dass zur Fristwahrung weiterhin die nachweisbare Einleitung der erforderlichen Netzanschluss- beziehungsweise Genehmigungsverfahren ausreichend ist. Unternehmen dürfen nicht für Verzögerungen verantwortlich gemacht werden, die außerhalb ihres Einflussbereichs liegen.

Zu § 14 Ausnahmen (hier: Absatz 3: Stabilität des Stromnetzes)

Der HDE begrüßt ausdrücklich die vorgesehene Ausnahme bei Gefährdung der Netzstabilität. Eine solche Netzkapazitätsklausel ist für die Praxistauglichkeit des Gesetzes zwingend erforderlich. Die Regelung bedarf jedoch einer weitergehenden gesetzlichen Konkretisierung. Insbesondere sind klare Regelungen zur Verfahrensaussetzung, zur Fortführung sowie zur Wiederaufnahme von Anschlussverfahren bei zunächst fehlender Netzkapazität erforderlich.



Darüber hinaus ist eine enge Verzahnung mit den laufenden Reformen im Bereich Netzanschlüsse und Netzausbau notwendig. Bereits heute führen lange Bearbeitungszeiten bei Netzanschlüssen vielfach zu erheblichen Verzögerungen. In der Praxis stehen die vorgesehenen Umsetzungsfristen häufig im Widerspruch zu den tatsächlichen Netzanschlussprozessen. Vor diesem Hintergrund sind bundeseinheitliche und transparente Kriterien zur Bewertung der Netzanschlussfähigkeit, standardisierte und digitalisierte Netzanschlussverfahren, verbindliche Rückmeldefristen für Netzbetreiber, eine transparente Veröffentlichung verfügbarer Netzkapazitäten sowie stärker standardisierte technische Anschlussbedingungen erforderlich.

Nur so kann die Netzkapazitätsklausel zu einem tragfähigen Instrument für ein rechtssicheres, wirtschaftlich umsetzbares und investitionsfreundliches Gesetz werden.

Zu § 15: Bußgeldvorschriften

§ 15 Abs. 1 lässt Verstöße gegen Abs. 2 betreffend angrenzende Stellplätze derzeit aus. Wir fordern eine formale Korrektur dieses Fehlers. Eine solche Lücke schwächt die Kohärenz der Bußgeldregelung und führt zu Rechtsunsicherheit bei der Anwendung. Die Sanktionierung muss die tatbestandlich erfassten Pflichten vollständig abbilden.

Zu § 16: Übergangsvorschriften

Der HDE bewertet die vorgesehene Übergangsregelung in § 16 Absatz 2 als nicht ausreichend. Die vorgesehene Verschiebung bis 2029 greift derzeit lediglich für einen engen Zeitraum zwischen 2022 und 2024. Aus Sicht des HDE sollten sämtliche Bestandsanlagen gleichgestellt werden, die zum Zeitpunkt ihrer Errichtung beziehungsweise Renovierung den jeweils geltenden gesetzlichen Anforderungen entsprochen haben. Unternehmen benötigen verlässliche Investitions- und Planungssicherheit. Andernfalls droht die Situation, dass erst kürzlich gesetzeskonform errichtete beziehungsweise modernisierte Standorte kurzfristig erneut angepasst werden müssen. Dies wäre weder wirtschaftlich verhältnismäßig noch ressourceneffizient.

Kostenbetrachtung

Der HDE bewertet die im Referentenentwurf zugrunde gelegten Kostenannahmen als nicht praxistgerecht. Insbesondere die Annahmen von lediglich 600 Euro pro Ladepunkt beziehungsweise 400 Euro für Infrastrukturmaßnahmen entsprechen nicht den tatsächlichen Kosten im gewerblichen Bereich. Gerade im Einzelhandel entstehen regelmäßig deutlich höhere Kosten durch Tiefbau, Netzanschlüsse, Baukostenzuschüsse, Transformatoren, Mittelspannungsanschlüsse sowie notwendige Anpassungen bestehender Stellplatz- und Verkehrsflächen.

Besonders im Gebäudebestand führen fehlende Netzkapazitäten häufig zu erheblichen Zusatzinvestitionen und langen Umsetzungszeiten. Die tatsächlichen wirtschaftlichen Auswirkungen des Gesetzes werden dadurch im Entwurf systematisch unterschätzt. Der HDE spricht sich daher



für eine Überarbeitung und Harmonisierung der Kostenkalkulation auf Basis realer Markt- und Umsetzungskosten im Gewerbebau aus.

IV. Aus unserer Sicht notwendige Ergänzungen im Gesetzesentwurf

Verhältnismäßigkeit bei sehr großen Parkplätzen:

Der HDE sieht die fehlende Differenzierung bei sehr großen öffentlich zugänglichen Parkanlagen kritisch. Ab einer Größenordnung von mehr als 1.000 Stellplätzen führen die vorgesehenen Verpflichtungen zu einer erheblichen Übererfüllung ohne entsprechenden zusätzlichen Nutzen für die Elektromobilität. Gleichzeitig entstehen enorme Zusatzkosten insbesondere für Netzanschlüsse, Transformatoren, Mittelspannungsanschlüsse sowie weitere Netztechnik. Der HDE spricht sich daher ausdrücklich für die Einführung einer Kappungsgrenze ab 1.000 Stellplätzen aus, wie sie auch in anderen EU-Mitgliedsstaaten diskutiert wird.

Qualitativer Ansatz auch für nicht-öffentliche Parkplätze an Bürogebäude bei Ausübung von Verwaltungs-, Kommunikations- und Organisationsaufgaben

Der leistungsorientierte Ansatz sollte auch auf Bürogebäude ausgeweitet werden, auch wenn die dortige Ladeinfrastruktur nicht öffentlich zugänglich ist. Gerade Handelsunternehmen verfügen häufig über größere Verwaltungs- und Vertriebsstandorte mit mehreren hundert Stellplätzen. Gleichzeitig unterscheiden sich die tatsächlichen Nutzungsprofile dieser Standorte erheblich von klassischen Dauerparkplätzen. Der tatsächliche Bedarf liegt auch hier primär bei leistungsstarker Schnellladeinfrastruktur und nicht bei einer möglichst hohen Anzahl langsamer AC-Ladepunkte.

Klarstellung zu §14 EPBD auf europäischer Ebene

Wir begrüßen ausdrücklich den gewählten Ansatz auf nationaler Ebene. Für europaweit tätige Handelsunternehmen ist jedoch der nächste notwendige Schritt eine europaweite Klarstellung innerhalb der EPBD.

Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht des HDE eine rechtssichere Klarstellung auf europäischer Ebene erforderlich, die sowohl Unternehmen als auch Mitgliedstaaten ausdrücklich Flexibilität bei der Umsetzung von Artikel 14 EPBD einräumt. Eine geeignete Möglichkeit hierfür könnte sich im Rahmen des Grid Packages beziehungsweise der Permitting Directive bieten. Eine entsprechende Ergänzung war bereits in einem früheren Entwurf vorgesehen und hätte es den Mitgliedstaaten ermöglicht, Anforderungen an Ladeinfrastruktur auf Grundlage typischer Nutzungsprofile einzelner Gebäudekategorien differenziert auszugestalten.



Der HDE würde ein entsprechendes Engagement der Bundesrepublik Deutschland ausdrücklich begrüßen.

Synopse:

Zur Sicherstellung der Nachvollziehbarkeit der geplanten Änderungen spricht sich der HDE ausdrücklich für die Veröffentlichung einer konsolidierten Synopse durch die Bundesregierung aus. Aufgrund der komplexen Verzahnung zwischen bestehendem GEIG, EPBD und den nun vorgesehenen Änderungen besteht auf Seiten der verpflichteten Unternehmen ein erhebliches Bedürfnis nach Rechts- und Planungssicherheit. Eine Synopse würde einen wichtigen Beitrag zu einer rechtssicheren, transparenten und praxisnahen Umsetzung leisten.