

26. Mai 2023

Der deutsche Einzelhandel ist beim Ausbau der Ladeinfrastruktur seit Jahren stark engagiert. Aktuell stellt der Handel mehr als 15% aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte. Jeder dritte Schnellladepunkt in Deutschland ist auf einem Handlungsparkplatz errichtet. Der Einzelhandel engagiert sich bereits jetzt sehr aktiv für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Zugleich sind aktuell die Rahmenbedingungen nicht förderlich, auf die in diesem Positionspapier eingegangen wird. Mögliche Lösungen sind gleichfalls ausgeführt.

Position des HDE zur Novelle der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD, COM (2021) 802): Qualität und nicht die Quantität sollte der Maßstab des Ausbaus sein

Hintergrund

- Die EU-Kommission hat am 15. Dezember 2021 einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Gesamteffizienz von Gebäuden (Neufassung) vorgelegt. Der Vorschlag sieht u. a. vor, dass auf Parkplätzen von neuen oder umfangreich renovierten Nichtwohngebäuden mit jeweils mehr als fünf Stellplätzen ein Ladepunkt installiert und zudem jeder Stellplatz vorverkabelt werden muss. Bei Bestandsgebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen soll ab 2027 jeder zehnte Stellplatz mit einem Ladepunkt ausgestattet werden.
- Mittlerweile haben sowohl Ministerrat als auch EU-Parlament ihre Positionen gefunden. In den kommenden Wochen beginnen die Trilogverhandlungen. Mit einer Annahme des Rechtsaktes, der dann auch wichtig für die Revision des deutschen GEIG wird, ist im Spätsommer zu rechnen.

Vorverkabelung und Ladepunkte: Wichtig zu wissen

- **Leerrohre sinnvoller als Vorverkabelung:** Die aktuelle (nationale) Gesetzgebung sieht die Verlegung von Leerrohren für die spätere Nachrüstung von weiteren Ladepunkten vor. Örtliche Gegebenheiten und technische Entwicklungen können so besser berücksichtigt werden als bei der nun angedachten Vorverkabelung. Die vielen Kilometer Kupfer, die pro Einzelhandelsstandort zu verlegen wären, würden zudem erhebliche Ressourcen binden, unnötige Investitionen sowie langwierige Genehmigungsverfahren auslösen.
- **Die Ladeleistung ist die relevante Größe, nicht die Anzahl an Ladepunkten:** Die bloße Errichtung von Ladepunkten hilft der E-Mobilität nicht weiter und bringt lediglich hohe Kosten für den Einzelhändler mit sich. Wesentlich kommt es auf den jeweiligen Standort an und darauf, welche Art von Ladepunkt errichtet wird, um die Bedürfnisse des E-Mobilisten bestmöglich zu erfüllen. Mit wenigen DC-Schnellladepunkten können wesentlich mehr Fahrzeuge versorgt werden als mit vielen AC-Ladepunkten. Gerade zu Stoßzeiten zeigt sich die Vorteilhaftigkeit der DC-Schnellladestationen, da in kürzerer Zeit mehr Pkw abgefertigt werden können.
- **Bedarf an Ladeinfrastruktur sehr unterschiedlich:** Die Auslastung der Ladepunkte liegt im Schnitt bei drei Ladevorgängen pro Punkt am Tag pro Standort. Die Frequenz von Ladevorgängen ist an einem Drittel der installierten Standorte im letzten Jahr sogar gesunken. Hingegen ist ein Viertel der Ladepunkte sehr stark ausgelastet.
- **Netzproblematik:** Aus energiewirtschaftlicher Sicht kommt erschwerend hinzu, dass die Netzanbindung aufgrund des höheren Leistungsbedarfs bei konzentrierten Standorten neugestaltet werden müsste, was zu erheblichen Netzentgeltsteigerungen bzw. der Einbindung eines zusätzlichen kosten- und genehmigungsintensiven Transformators führen würde.

Kernforderungen des HDE im Hinblick auf die Trilogverhandlungen

- **Flexible Ausgestaltung der Vorschriften zur Installation der Ladepunkte und Möglichkeit des Bestandsschutzes:**
 - Unterstützung der EP-Position: EU-Mitgliedstaaten können die Anforderungen an die Zahl der Stellplätze für bestimmte Kategorien von Wohn- und Nichtwohngebäuden anpassen, wenn die Erfüllung der Anforderungen „zu unverhältnismäßig hohen Kosten führen würde, wirtschaftlich nicht realisierbar oder nicht zu rechtfertigen wäre oder wenn die örtlichen Gegebenheiten die Erfüllung der Anforderungen nicht rechtfertigen.“ (Artikel 12, Abs. 5b)

- **Bei neuen Gebäuden sollte die Verlegung von Leerrohren vorgesehen werden. Bestehende Gebäude sollten nicht von den Regelungen betroffen sein.**
 - Verlegung von Leerrohren anstelle der in Art. 12 Abs. 1 vorgesehenen Vorverkabelung von Stellplätzen, soweit dies technisch und wirtschaftlich realisierbar und zumutbar ist.
- **Die in der aktuellen Gesetzgebung vorgesehene Möglichkeit, KMU von diesen Regelungen auszunehmen, sollte unbedingt beibehalten werden.**

Netzanschlüsse: Der Flaschenhals für den Ausbau der Ladeinfrastruktur im Einzelhandel

Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur hat der Einzelhandel seit Monaten mit starken zeitlichen Verzögerungen zu kämpfen. Der Handel setzt sich aktiv für den Ausbau der Ladeinfrastruktur ein, **starke Verzögerungen bei den Netzanschlüssen** stellen jedoch die größte Herausforderung auf dem Weg dar. Strengere, „ambitioniertere“ rechtliche Vorgaben würden in der Praxis daher nicht zu einer Beschleunigung des Hochlaufs führen.

Aktuell warten mehrere Tausend Anträge aus dem Handel auf **eine Bearbeitung durch die Verteilnetzbetreiber (VNB)**, was den Ausbau der Ladeinfrastruktur erheblich ausbremst. HDE-Mitgliedsunternehmen berichten, dass sie bis zu 15 Monate auf die Rückmeldung der VNB warten. Dabei lässt sich aus § 17 Abs. 1 EnWG ein grundsätzlicher Anspruch auf einen Netzanschluss ableiten. In der Praxis wird dieser aber leider häufig nach § 17 Abs. 2 EnWG mit Hinweis auf Netzkapazitäten verweigert.

Eine Erhebung des EHI Retail Institute zeigt, dass 2023 nur 43 Prozent von den beauftragten HPC-Ladesäulen im Einzelhandel tatsächlich umgesetzt wurden, bei den AC-Ladesäulen konnten nur 48 Prozent der beauftragten Installationen tatsächlich umgesetzt werden und bei DC-Ladesäulen – 72 Prozent.¹

Lösungsvorschläge: Netzanschlussverfahren sind zu beschleunigen, es sollten dringend Maßnahmen zur Entbürokratisierung, Vereinfachung bzw. Vereinheitlichung der Netzanschlussverfahren unternommen werden:

1. Im Moment sind die Anforderungen der VNB für Netzanschlussverfahren sehr unterschiedlich. Die **technischen Anforderungen (TAB)** für die Netzanschlüsse sollten **vereinheitlicht** werden, was erheblich zur Planungssicherheit für den Einzelhandel betragen würde.
2. **Antragsverfahren** in der Nieder- und Mittelspannung sollten **vereinheitlicht werden**: Die bei den Netzbetreibern einzureichenden Dokumente und Vorgaben müssen einheitlich sein. Das Dokumentenmanagement sollte **digitalisiert** werden.
3. Im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) ist ein **Vorzug für Ladeinfrastruktur** zu normieren. Eine entsprechende Bestimmung müsste bzw. könnte in § 17 EnWG (Netzanschluss) und § 20 EnWG (Netzzugang) verankert werden. Hierbei wäre zu regeln, dass der Anschluss und Zugang dann nicht verweigert werden kann, wenn er für Ladeinfrastruktur genutzt werden soll und für das Vorhalten von Ladeinfrastruktur erforderlich ist.
4. Die gesetzlich festgelegten **Rückmeldefristen für VNB sind verbindlich einzuhalten** (zwei Monate nach Eingang der Meldung, gem. §19 Abs. 2 Niederspannungsanschlussverordnung, NAV). Auch für **Mittelspannung sind Rückmeldefristen für VNB festzulegen**. Es sollten sowohl Regelungen zur schärferen Sanktionierung bei einer fehlenden Rückmeldung festgelegt werden, als auch, dass **fehlende Rückmeldung als Zustimmung zu bewerten ist**.
5. **Beschleunigung des Netzausbaus**: Ein erfolgreicher Ausbau von Ladeinfrastruktur ist nur in Verbindung mit einem Ausbau der Stromnetze in dem benötigten Tempo möglich.

¹ EHI Retail Institute

Fachkräftemangel und Lieferschwierigkeiten: Weitere strukturelle Hemmnisse beim Ausbau der Ladeinfrastruktur im Einzelhandel

Lieferschwierigkeiten als Hemmnis: Die Verzögerungen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur im Einzelhandel sind auch auf gestiegenen Materialbedarf und gestörte Lieferketten sowie auf mangelnde heimische Produktion von E-Ladesäulen zurückzuführen.

Fachkräftemangel als Hemmnis: In strategisch wichtigen Zukunftsbranchen wie den erneuerbaren Energien und der Ladeinfrastruktur fehlt es in der gesamten Wertschöpfungskette an **Fachkräften**. Hierdurch fehlt es u.a. an Dienstleistungen für den Bau von E-Ladesäulen. Das führt zu Verzögerungen bei der Realisierung der Projekte. So zeigt auch eine Erhebung des EHI Retail Institute, dass 2023 ca. 73 Prozent der befragten Einzelhandelsunternehmen Lieferschwierigkeiten als Grund für die Abweichung von der Planung angeben. Gefolgt vom Fachkräftemangel auf der Seite der Dienstleister – 20 Prozent.²

Lösungsvorschläge: Strengere, „ambitioniertere“ rechtliche Vorgaben an den Handel in Bezug auf die Ladeinfrastruktur würden in der Praxis daher nicht zu einer Beschleunigung des Hochlaufs führen. Weitere Pflichten in Hinblick auf die Ladeinfrastruktur im Einzelhandel erhöhen diesen Druck nur noch. Die o.g. Genehmigungs- und Planungsbeschleunigung würde dem Problem Abhilfe schaffen. Flankierend wäre es notwendig eine Offensive für mehr Fachkräfte in den wichtigsten Zukunftsbranchen zu starten.

24/7-Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur auf Kundenparkplätzen im Einzelhandel:

- **Das Prinzip der Freiwilligkeit ist grundlegend.**
 - **Auch für geeignete Standorte ist aktuell keine 24/7-Öffnung der Kundenparkplätze möglich: Rechtliche Hemmnisse sind zu beheben**
-

Ablehnung des Ansatzes „One-Size-fits-all“: Eine Verpflichtung zur 24/7-Öffnung der Kundenparkplätze zur Nutzung der Ladeinfrastruktur ist nicht sinnvoll und nicht zielführend. **Ein marktgetriebener Ansatz basierend auf dem Prinzip der Freiwilligkeit ist deutlich sinnvoller.** Der HDE lehnt eine Verpflichtung zur 24/7-Öffnung der Kundenparkplätze zur Nutzung der Ladeinfrastruktur in jeglicher Form strikt ab und sieht in diesem Bereich aktuell keinen Regelungsbedarf. Zum einen sind die Mietvertragsbedingungen im Einzelhandel unterschiedlich ausgestaltet (gerade auch in Bezug auf Besitz und Anmietung von Parkflächen), zum anderen ist die 24/7-Öffnung der Kundenparkplätze zur Nutzung der Ladeinfrastruktur vor dem Hintergrund der Mehrkosten durch Winterdienst, Vermüllung, Beleuchtung, etc. nicht an jedem Standort möglich. Jeder Händler soll für sich entscheiden dürfen, ob er die Ladeinfrastruktur auf seinem Parkplatz bzw. auf dem von ihm gemieteten Parkplatz zur Nutzung durch Dritte außerhalb der Öffnungszeiten zur Verfügung stellt oder nicht.

Kommunale Regelungen als Hemmnis: Zugleich steht der 24/7-Öffnung der Kundenparkplätze des Einzelhandels zur Nutzung der Ladeinfrastruktur **eine Reihe von rechtlichen Hemmnissen** entgegen. An Standorten, die sich dafür eignen würden und an denen die Einzelhändler zur 24/7-Öffnung bereit sind, stehen dem in der Regel **kommunale Regelungen** (zu Lärm-Emissionen, baurechtliche Auflagen, etc.) entgegen.

Lösungsvorschlag: Hemmnisse in den kommunalen Regelungen sollten auf zentraler Ebene behoben werden. Alternativ könnte ein Ausnahmetatbestand für Ladeinfrastruktur bei den Regelungen zu Lärm-Emissionen festgelegt werden, in TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm). Zudem könnten Duldungspflichten im Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) normiert werden. Auf diese Weise könnte für die Standorte, die sich dafür eignen und an denen die Händler hierzu bereit sind, eine 24/7-Öffnung der Kundenparkplätze zur Nutzung der Ladeinfrastruktur möglich gemacht werden.

Haftungsaspekte als Hemmnis: Des Weiteren ist auch der Aspekt der **Sicherheit** entscheidend: Aktuell ist der Handel in der **Haftung** für das, was auf seinen Parkplätzen außerhalb der Öffnungszeiten passiert.

Lösungsvorschlag: Die Einzelhändler sollten hier von der Haftung und den Verkehrssicherungspflichten befreit werden.

² EHI Retail Institute