

Der deutsche Einzelhandel ist beim Ausbau der Ladeinfrastruktur seit Jahren stark engagiert: So stellt der Handel mehr als 15% aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte und jeder dritte Schnellladepunkt in Deutschland steht auf einem Handlungsparkplatz. Zugleich sind die Rahmenbedingungen aktuell nicht förderlich, auf die in diesem Positionspapier eingegangen wird. Mögliche Lösungen sind ebenfalls aufgeführt.

Nationale Umsetzung der EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie (EPBD): Die Realität mitbedenken

1. Besonderes Ladeverhalten an Handelsstandorten: Mit einer auf Anzahl der Ladepunkte ausgerichteten Ausbaupflicht schadet man der Verkehrswende massiv

Hintergrund: Handelsstandorte sind – wenn es um das Ladeverhalten der E-Mobilisten geht – ein Exot. Die durchschnittliche Ladezeit beträgt im Einzelhandel 30 bis 60 Minuten (EHI Retail Institute). Deshalb werden im Einzelhandel hauptsächlich DC-/HPC-Ladesäulen (Schnellladesäulen) errichtet. Eine Errichtung eines Ladestandorts mit 4-5 HPC-Ladesäulen kann bis zu 500.000 Euro kosten.

Hemmnis: Es ist nicht sinnvoll und nicht zielführend, dass der in der EPBD-Novelle formulierte quantitative Ansatz für alle Bereiche gleichermaßen gilt, unabhängig vom Ladeverhalten unserer Kundschaft und von der Ladeleistung, die zu diesem Ladeverhalten am besten passt. Die Errichtung von einer bestimmten Anzahl an Ladepunkten hilft der E-Mobilität gerade im Einzelhandel nicht weiter: Mit wenigen DC-Schnellladepunkten können im Einzelhandel aufgrund von kurzen Ladezeiten der Kundschaft wesentlich mehr Fahrzeuge versorgt werden. Gerade zu Stoßzeiten zeigt sich der Mehrwert der DC-Schnellladestationen, da in kürzerer Zeit mehr Pkw abgefertigt werden können.

Lösungsvorschlag: Für einen echten Beitrag zur Verkehrswende sollte bei der nationalen Umsetzung der EPBD unbedingt den Besonderheiten des Ladeverhaltens an Handelsstandorten Rechnung getragen werden. Starr formulierte und auf pure Anzahl der Ladesäulen ausgelegte Ausbaupflichten schaden der Verkehrswende massiv. Denkbar wäre konkret eine Unterscheidung der Gebäudekategorien und eine **Ausnahme für den Einzelhandel** beim quantitativen Ansatz der EPBD.

2. Bedarfsgerechter Ausbau von Ladeinfrastruktur: Wo ist der Bedarf?

Hintergrund: Die bereits installierten Ladepunkte werden nur durchschnittlich mit ca. 30 Ladevorgängen pro Woche ausgelastet (Quelle: EHI Retail Institute). Das liegt weit unter dem Bedarf, bei dem die vom Einzel- und Großhandel bereits geleisteten Investitionen wirtschaftlich sind.

Hemmnis: Es ist nicht sinnvoll und nicht zielführend, die Ausbaupflichten für private Unternehmen im Handel zu verschärfen, während die Auslastung der Ladepunkte durch die geringe Anzahl der E-Autos weiterhin bescheiden bleibt. Aktuell liegt die Auslastung bei mehr als einem Viertel der Handelsunternehmen bei bis zu 10 Prozent. Nur bei 10 Prozent der Befragten ist eine Auslastung von 75 Prozent gegeben. (Quelle: EHI Retail Institute)

Lösungsvorschläge:

1. Der Ausbau von Ladeinfrastruktur liegt sehr weit vom Kerngeschäft der Händler entfernt und dieser Umstand sollte bei der nationalen Umsetzung der EPBD berücksichtigt werden. Die Ausbaupflichten sollten entsprechend der Wirtschaftlichkeit und der technischen Zumutbarkeit im Hinblick auf Netzanschlüsse definiert werden. Deshalb sollte ähnlich wie bei der Tankstellen-Versorgungsaufgabe auch bei der nationalen Umsetzung der EPBD Flexibilisierungsmechanismen formuliert werden, die die **Wirtschaftlichkeit** der Ladestandorte (z.B. unterschiedliche Nachfrage und Höhe der Investitionskosten) und die technische Zumutbarkeit als Faktoren berücksichtigen.
2. Die Strategie, abzuwarten, bis die Ladeinfrastruktur flächendeckend ausgebaut ist und dadurch die Nutzerzahlen ansteigen, ist grundlegend falsch. Die E-Mobilität sollte als Phänomen ganzheitlich betrachtet werden, diese Prozesse sollen parallel geschehen: wo der Bedarf, da auch mehr Ladepunkte. Deshalb sollte die Automobilindustrie endlich **erschwingliche Fahrzeuge mit guten technischen Eigenschaften** (Reichweite, etc.) auf den Markt bringen – Händler brauchen NutzerInnen für ihre Infrastruktur, in die sie bereits massiv investiert haben, bevor sie zu weiteren Investitionen verpflichtet werden. Aktuell sind NutzerInnen nicht hinreichend vom Produkt E-Auto überzeugt. Dabei kostet ein Ladestandort mit 4-5 HPC-Ladesäulen durchschnittlich 500.000 Euro. Die Automobilindustrie muss sich an den Kosten des Aufbaus von Ladeinfrastruktur beteiligen und kann sich nicht hinter neuen Ausbaupflichten für den Handel verstecken.

3. Die Ausbaupflichten an die anhaltende Krise in den Verteilnetzen anpassen

Hintergrund: Massive Verzögerungen bei der Bearbeitung der Netzanschlussanfragen durch die Verteilnetzbetreiber (VNB) gehören seit Monaten zur Realität des Ausbaus von Ladeinfrastruktur: Aktuell warten mehrere Tausend Anträge aus dem Handel auf eine Bearbeitung durch die VNB. HDE-Mitgliedsunternehmen berichten, dass sie bis zu 18 Monate auf die Rückmeldung der VNB warten. Immer häufiger verweigern sich die VNB einem Netzanschluss oder verschieben diesen auf „ungewiss“.

Hemmnis: Immer strengere, ambitioniertere Ausbaupflichten werden vor dem Hintergrund der Krise in den Verteilnetzen nicht zu einer Beschleunigung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur in der Praxis führen.

Lösungsvorschlag: Die Ausbaupflichten für die Ladeinfrastruktur sollten an diese Realität angepasst werden. Beschleunigung der Netzanschlüsse und Netzausbau sind Aufgaben, die nicht von heute auf morgen gelöst werden. Wenn Verteilnetzbetreiber nicht die nötigen Netzkapazitäten zur Verfügung stellen können, dürfen Anschlussnehmer nicht mit einer Verschärfung der Ausbaupflichten belastet und nicht mit Bußgeldern bestraft werden. Wir gehen davon aus, dass die zusätzliche Netzanschlussleistung, die nach der EPBD-Novelle eingebaut werden muss, in den meisten Fällen nicht von Ortsnetzstationen (ONS) bereitgestellt werden kann, auch nicht bei AC-Ladesäulen.

4. Vorverkabelung vs. Leerrohre: Die Ladeinfrastruktur sollte zukunftsfähig bleiben

Hintergrund: Nach der EPBD-Novelle müssen neue/ zu renovierende Gebäude mit mehr als fünf Stellplätzen über einen Ladepunkt je 5 Stellplätze verfügen, Vorverkabelung ist für 50% der restlichen Stellplätze, Leerrohre - für die übrigen 50% vorgesehen. Bestehende Gebäude mit mehr als 20 Stellplätzen müssen über einen Ladepunkt je 10 Stellplätze verfügen. Optional können auch 50% der Stellplätze des Parkplatzes mit Leerrohren ausgestattet werden.

Hemmnis: Die vorgesehene Vorverkabelung wird den örtlichen Gegebenheiten sowie der künftigen technischen Entwicklung, vor allem in Bezug auf Ladeleistung, jedoch nicht gerecht: Leerrohre dagegen eignen sich besser, um einen Standort bedarfsgerecht mit einer entsprechenden Ladeleistung auszustatten. Die vielen Kilometer Kupfer, die bei starren Verpflichtungen zur Vorverkabelung pro Handelsstandort zu verlegen wären, würden zudem erhebliche Ressourcen binden, unnötige Kosten sowie langwierige Genehmigungsverfahren auslösen.

Lösungsvorschläge:

1. Damit unsere Standorte zukunftsfähig bleiben, sollte bei neuen Gebäuden die Verlegung von Leerrohren statt Vorverkabelung vorgesehen werden. Anstelle der in Art. 14 Abs. 1 der EPBD vorgesehenen Vorverkabelung sollte Verlegung von Leerrohren von Stellplätzen vorgeschrieben sein, soweit dies technisch und wirtschaftlich realisierbar und zumutbar ist.
2. Bei bestehenden Gebäuden sollte – so wie in der EPBD-Novelle vorgesehen – die Flexibilität bestehen, ob Leerrohre verlegt oder Ladepunkte installiert werden.

Netzanschlüsse: Der Flaschenhals für den Ausbau von Ladeinfrastruktur im Einzelhandel

Hemmnis: Beim Ausbau von Ladeinfrastruktur hat der Handel seit Monaten mit starken zeitlichen Verzögerungen zu kämpfen. Strengere, ambitioniertere rechtliche Vorgaben wie in der EPBD würden in der Praxis daher nicht zu einer Beschleunigung des Hochlaufs führen. 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.

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

1. Die **technischen Anschlussbedingungen (TAB)** für die Netzanschlüsse sollten **vereinheitlicht** werden. Das würde zur Planungssicherheit für den Einzelhandel erheblich betragen.
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.

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 (Quelle: EHI Retail Institute).

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.