



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

## **Abgeordnetenbüro**

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Per E-Mail an: xxx@bundestag.de

Köln, 19. Mai 2026

### **Stellungnahme zum Kabinettsbeschluss Referentenentwurf Gebäudemodernisierungsgesetz E-Ladepunkte in deutschen Parkhäusern und Tiefgaragen gemäß EPBD? Milliarden-Investitionen ohne Nachfrage und Nutzen, bei vielfach objektiver Unmöglichkeit**

Sehr geehrte Frau Bundestagsabgeordnete,

unter Bezugnahme auf den Kabinettsbeschluss vom 13. Mai 2026 zum Referentenentwurf des Gebäudemodernisierungsgesetzes vom 5. Mai 2026 möchten wir Ihnen die Stellungnahme des Bundesverbandes Parken e.V. insbesondere hinsichtlich der Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes GEIG übermitteln.

Gleichzeitig bitten wir höflich um Einbeziehung der im Folgenden dargelegten Aspekte bei den weiteren Beratungen zum Gesetz.

#### **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.

Für Fragen, die sich im weiteren Entscheidungsprozess ergeben könnten, stehen wir gerne auch in einem persönlichen Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Elisabeth Herles  
Geschäftsführerin

**Der Bundesverband Parken e.V. ist mit der Register-Nr. R004083 im Lobbyregister eingetragen.**

**Ergänzung 1:** Beispiel EPDB Parkimmobilien Flughäfen

**Ergänzung 2:** Stellungnahme Bundesverband Parken e.V. vom  
11.05.2026

**Ergänzung 3:** Stellungnahme Bundesverband Parken e.V. vom  
08.09.2025



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

**Bundesministerium für Wirtschaft und Energie**  
**Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen**  
Per E-Mail an: [BUERO-IIA2@bmwe.bund.de](mailto:BUERO-IIA2@bmwe.bund.de) und [BI3@bmwsb.bund.de](mailto: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,

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 Parkereinrichtung 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 beigelegt.

### **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



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

**Bundesministerium für Wirtschaft und Energie**

Per E-Mail an: [info@bmwe.bund.de](mailto: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,

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 Parkhäusern, 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

Elisabeth Herles  
Geschäftsführerin