

Mehr Qualität statt Quantität: Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht gestalten!

(Stand: 12.01.2026)

Hintergrund

Mit der Ende Mai 2024 in Kraft getretenen Novelle der EU-Richtlinie 2024/1275 über die **Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD)** sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, bis zum 29. Mai 2026 nationale Regelungen zur Umsetzung zu erlassen. Ein zentraler Bestandteil ist die flächendeckende Integration von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Gebäudebereich. Für neue sowie umfassend zu renovierende Nichtwohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen ist **mind. ein Ladepunkt pro fünf Stellplätze verpflichtend vorzusehen**. Darüber hinaus müssen **mind. 50 % der verbleibenden Stellplätze vorverkabelt werden, die restlichen 50 % sind mit Leerrohren zu erschließen**. Für Bestandsgebäude mit mehr als 20 Stellplätzen gelten vergleichbare Vorgaben: entweder mind. ein Ladepunkt für jeweils zehn Stellplätze oder Leerverrohrung von mind. 50 % der Stellplätze.

Problem

Die Vorgaben stellen einen erheblichen regulatorischen Eingriff in die Planung, Nutzung und Finanzierung von Gebäuden mit Stellplätzen dar. Insbesondere die Pflicht zur flächendeckenden Ausstattung von Nichtwohngebäuden mit Ladeinfrastruktur – unabhängig von Standortprofil, Nutzungsdauer oder tatsächlicher Nachfrage – führt zu tiefgreifenden Verwerfungen. **Eigentümer und Betreiber sind gezwungen, kostenintensive Ladepunkte und aufwendige Vorverkabelung vorzuhalten, auch wenn keine realistische Nutzung zu erwarten ist**. Somit entstehen an den Einzelhandelsstandorten kostspielige Anlagen, die z. T. kaum genutzt werden, aber dauerhaft Ressourcen wie Fläche, Kupfer und Wartungskapazität sowie Kapital binden. Eine solche Investitionspflicht ohne ökologische und ökonomische Tragfähigkeit gefährdet die Rentabilität und trägt weder zur gewünschten Mobilitätswende noch zur effizienten Mittelverwendung bei.

Zugleich verschärft die EPBD-Novelle bestehende strukturelle Defizite in der Energieinfrastruktur: **Der Anschluss leistungsstarker Ladeeinrichtungen scheitert in der Praxis regelmäßig an überlasteten Verteilnetzen, langen Genehmigungsprozessen und fehlenden Kapazitäten bei Netzbetreibern**. Schon heute vergehen häufig mehrere Monate zwischen Anschlussanfrage und Realisierung; mitunter werden Anträge aus Kapazitätsgründen ganz abgelehnt. Der gesetzlich erzwungene, pauschale Ausbau ohne Rücksicht auf lokale Netzauslastung droht diese Engpässe weiter zu verschärfen. Das hat weitreichende Folgen: Netzkapazitäten, die dringend für andere Bausteine der Energiewende (wie Wärmepumpen oder Photovoltaik) gebraucht würden, werden durch ungenutzte Ladeinfrastruktur blockiert. **Eine bedarfsferne Priorisierung einzelner Technologien widerspricht damit nicht nur den Prinzipien effizienter Energieverteilung, sondern auch den übergeordneten Klimazielen**.

Hinzu kommt, dass die geplanten Maßnahmen an den realen Nutzerbedürfnissen vorbeigehen. Insbesondere im Einzelhandel zeigt sich ein grundlegend anderes Ladeverhalten, das von kurzen Aufenthaltszeiten von ca. 30 Minuten geprägt ist. Herkömmliche Wechselstrom-Ladestationen (AC) ermöglichen in dieser Zeit lediglich geringe Reichweitengewinne von etwa 30 km. Solche Angebote werden von den Kunden kaum genutzt; die Nutzung ist bereits rückläufig und sind für diesen Anwendungsfall wirtschaftlich und funktional ungeeignet. Schnellladepunkte mit Gleichstrom (DC) können in derselben Zeit Reichweiten von bis zu 300 km bereitstellen, sind jedoch mit deutlich höheren Investitionskosten und Netzanforderungen verbunden. **Da die EPBD auf die bloße Anzahl an Ladepunkten setzt, entsteht ein Anreiz, möglichst viele günstige, aber wenig genutzte AC-Ladepunkte zu installieren. Das Ergebnis sind erhebliche Fehlinvestitionen und eine Infrastruktur, die weder den tatsächlichen Bedarf noch das Ladeverhalten der Nutzer sinnvoll abbildet**.

Lösung

Für die nationale Umsetzung der EPBD sollte die Bundesregierung die Ausbaupflichten an die tatsächlichen Bedürfnisse und Gegebenheiten anpassen. **Statt einer starren Vorgabe zur Anzahl der Ladepunkte sollte die insgesamt bereitgestellte Ladeleistung als Maßstab dienen, um eine flexible und bedarfsorientierte Installation von Ladeinfrastruktur zu ermöglichen**. Außerdem sollte statt einer vollständigen Vorverkabelung die Verlegung von Leerrohren bevorzugt werden, da diese eine spätere Nachrüstung einfacher und kostengünstiger gestalten. Schließlich muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur durch einen Vorrang beim Netzanschluss unterstützt werden: Netzbetreiber sollten gesetzlich verpflichtet werden, den Anschluss von Ladepunkten schnell und unbürokratisch zu ermöglichen und Rückmeldefristen verbindlich einzuhalten. Diese bedarfsorientierte und flexible Herangehensweise würde Fehlinvestitionen vermeiden, die Attraktivität der Ladeinfrastruktur erhöhen und den Ausbau effizienter und nachhaltiger gestalten. Auch sollte der Antragsprozess standardisiert und digitalisiert gestaltet werden.