

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1275 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 24. April 2024 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (Neufassung)

A. Problem und Ziel

Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union haben im Mai 2024 die Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden („**EPBD 2024**“) in Kraft gesetzt. Dabei trifft Artikel 14 der Richtlinie Regelungen zur „Infrastruktur für nachhaltige Mobilität“. Hauptzielrichtung der Norm ist Verbesserung von Vorhandensein und Erreichbarkeit von Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität. Die Umsetzung dieser Richtlinienvorgabe in nationales Recht soll mithin im bereits bekannten und etablierten Regelungskontext des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes („**GEIG**“) erfolgen.

Artikel 14 EPBD 2024 verfolgt mit Blick auf die Pflichten zur Errichtung von Ladepunkten auf Parkplätzen von Nichtwohngebäuden und zur Vorbereitung weiterer Flächen für eine künftige entsprechende Nutzung einen rein quantitativen Ansatz. Dabei hatte der EU-Richtlinienggeber offensichtlich ein Abstellen und Laden von Elektrofahrzeugen über einen längeren Zeitraum und das Modell einer vollständigen Ausstattung von Parkplätzen mit Ladepunkten vor Augen. Ein längeres Abstellen und Laden von Elektrofahrzeugen wird indes nicht bei allen Nichtwohngebäuden zu erwarten sein, etwa bei Nichtwohngebäuden des Lebensmitteleinzelhandels (Supermärkte, Discounter etc.). Werden dort ausschließlich Normalladepunkte mit geringer Ladeleistung installiert – wozu sich Eigentümer und/oder Projektentwickler auf Grundlage einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung gezwungen sehen könnten –, so ist zu erwarten, dass diese Ladepunkte infolge der kurzen Parkdauer nicht von den Kunden genutzt werden würden; die Installation derartiger Ladepunkte wäre daher ineffektiv und unwirtschaftlich. Ähnlichen Bedenken begegnet auch der Ansatz der weitgehenden Vorbereitung der Stellplatzflächen für die Ladeinfrastruktur durch eine Vorverkabelung, obwohl derzeit weder feststeht, dass in der Zukunft überhaupt ein entsprechender Bedarf bestehen wird, noch, dass eine einmal verbaute Verkabelung künftigen Leistungsanforderungen überhaupt entsprechen kann.

B. Lösung

Artikel 14 EPBD 2024 soll soweit wie möglich eins-zu-eins in das GEIG überführt werden. Soweit der EU-Richtlinienggeber für Nichtwohngebäude einen pauschalen, das jeweilige Nutzerverhalten nicht hinreichend abbildenden Regelungsansatz gewählt hat, soll den Rechtsunterworfenen mit einem qualitativen, ladeleistungsbezogenen Ansatz ein sinnvolles, besser geeignetes Austauschmittel („Erfüllungssurrogat“) an die Hand gegeben werden, von dem sie Gebrauch machen können, aber nicht müssen. Konkret kann etwa ein Schnellladepunkt aufgrund seiner höheren Ladeleistung mehrere Normalladepunkte substituieren. Ebenfalls können weitere Ladepunkte eine grundsätzlich erforderliche Vorverkabelung ersetzen.

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes

Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG) vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 354) wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird [unter anderem] wie folgt geändert:

a) Nummer 9 wird wie folgt gefasst:

„Ladepunkt“ eine feste oder mobile, netzgebundene oder netzunabhängige Schnittstelle für die Übertragung von Strom auf ein Elektrofahrzeug, die zwar einen oder mehrere Anschlüsse für unterschiedliche Arten von Anschlüssen haben kann, an der aber zur selben Zeit nur ein Elektrofahrzeug aufgeladen werden kann, mit Ausnahme von Vorrichtungen mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 kW, deren Hauptzweck nicht das Aufladen von Elektrofahrzeugen ist;“

b) Nach Nummer 10 werden folgende Nummern eingefügt:

„10a. „Vorverkabelung“ alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Errichtung von Ladepunkten zu ermöglichen, einschließlich Datenübertragung, Kabel, Kabelwege und – soweit erforderlich – Stromzähler,

10b. „Regelladeleistung“ die Ladeleistungsfähigkeit eines Ladepunktes von 3,7 kW,

10c. „Regelgesamtladeleistung“ die Ladeleistungsfähigkeit in kW, die sich aus der Gesamtzahl der nach diesem Gesetz zu errichtenden Ladepunkte multipliziert mit der Regelladeleistung sowie einem Zuschlagsfaktor von 1,1 ergibt,“

2. Die Überschrift zum Abschnitt 3 wird wie folgt gefasst:

„Zu errichtende und größer zu renovierende Gebäude“

3. § 7 wird wie folgt gefasst:

„§ 7

Zu errichtende oder größer zu renovierende Gebäude

(1) Wer ein Nichtwohngebäude errichtet, das über mehr als fünf Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als fünf an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass

1. für jeden fünften Stellplatz ein Ladepunkt errichtet wird,

2. für
 - a) mindestens 50 Prozent der Stellplätze die Vorverkabelung sowie
 - b) die restlichen Stellplätze die Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Form von Schutzrohren für Elektrokabelinstalliert werden und
3. zusätzlich mindestens Fahrradstellplätze in einer solchen Anzahl bereitgestellt werden, die mindestens 15 Prozent der durchschnittlichen oder 10 Prozent der gesamten Nutzerkapazität des Nichtwohngebäudes entspricht.

(2) Absatz 1 gilt bei einer größeren Renovierung eines Nichtwohngebäudes, das über mehr als fünf Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als fünf an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, entsprechend, soweit die größere Renovierung den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfasst.

(3) Absatz 1 und 2 gelten bei der Errichtung oder größeren Renovierung eines Bürogebäudes, das über mehr als fünf Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als fünf an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, entsprechend mit der Maßgabe, dass mindestens für jeden zweiten Stellplatz ein Ladepunkt zu errichten ist.“

4. § 10 wird wie folgt gefasst:

„§ 10

Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen

(1) Die Eigentümerin oder der Eigentümer eines Nichtwohngebäudes, das über mehr als 20 Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als 20 an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass bis spätestens zum 1. Januar 2027

1.
 - a) für jeden zehnten Stellplatz ein Ladepunkt errichtet wird oder
 - b) mindestens 50 Prozent der Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Form von Schutzrohren für Elektrokabel ausgestattet werden und
2. zusätzlich mindestens Fahrradstellplätze in einer solchen Anzahl bereitgestellt werden, die mindestens 15 Prozent der durchschnittlichen oder 10 Prozent der gesamten Nutzerkapazität des Nichtwohngebäudes entspricht.“

(2) Hat ein Eigentümer die Pflicht nach Absatz 1 für mehr als ein Nichtwohngebäude, so kann er die Pflicht auch dadurch erfüllen, dass er die Gesamtzahl der zu errichtenden Ladepunkte zusammen in einer oder mehreren seiner Liegenschaften errichtet, wenn dem bestehenden oder erwarteten Bedarf an Ladeinfrastruktur in den betroffenen Liegenschaften dadurch Rechnung getragen wird. Will ein Eigentümer seine Pflicht nach Satz 1 erfüllen, muss er eine Planung für alle betroffenen Nichtwohngebäude und Stellplätze zugrunde legen, die der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen ist.

(3) Absatz 2 kann auch in den Fällen des § 7 Nummer 1 angewendet werden.

5. In der Überschrift zum Abschnitt 5 wird nach dem Wort „Unternehmererklärung“ ein Komma eingefügt und nach dem Wort „Ausnahmen“ die Wörter „und Erfüllungssurrogate“ angefügt.
6. § 14 wird wie folgt gefasst:

„§ 14

Ausnahmen und Befreiungen

(1) Die §§ 7 bis 10 sind nicht anzuwenden, sofern

1. bei einer größeren Renovierung eines bestehenden Gebäudes die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur 10 Prozent der Gesamtkosten der größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten,
2. die erforderliche Ladeinfrastruktur von isolierten Kleinstnetzen abhängig wäre oder
3. die Gebäude in Gebieten in äußerster Randlage im Sinne von Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union liegen, wenn diese zu erheblichen Problemen für den Betrieb des lokalen Energiesystems führen und die Stabilität des lokalen Netzes bedrohen würde.

(2) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden haben auf Antrag des Eigentümers oder Bauherren von den Anforderungen der §§ 7 bis 10 zu befreien, wenn und soweit die Anforderungen im Einzelfall wegen besonderer Umstände durch einen unangemessenen Aufwand oder in sonstiger Weise zu einer unbilligen Härte führen würden. Eine unbillige Härte liegt insbesondere vor, wenn

1. bei der Errichtung von Ladepunkten die erforderlichen Aufwendungen innerhalb der üblichen Nutzungsdauer nicht erwirtschaftet werden können, wenn die notwendigen Investitionen also nicht in einem angemessenen Verhältnis zum Ertrag und zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes stehen werden, oder
2. für Fahrradstellplätze, die bei größeren Renovierungen nach § 7 Absatz 2 oder bei bestehenden Nichtwohngebäuden nach § 10 herzustellen sind, der Nachweis erbracht wird, dass ein gebäudenutzerspezifischer Bedarf nicht besteht oder anderweitig gedeckt wird, und die Herstellung auch durch Landesrecht oder aufgrund Landesrechts nicht erforderlich ist.“

7. Nach § 14 wird folgender § 14a eingefügt:

„§ 14a

Erfüllungssurrogate

(1) In den Fällen der §§ 7 und 10 kann die Pflicht zur Errichtung einer bestimmten Anzahl an Ladepunkten durch die Errichtung von Ladepunkten erfüllt werden, deren kumulierte Ladeleistung der Regelgesamtladeleistung entspricht.

(2) In den Fällen des § 7 kann die Pflicht zur Installation der Vorverkabelung durch die Errichtung von Ladepunkten erfüllt werden, deren kumulierte Ladeleistung der Regelgesamtladeleistung entspricht. § 7 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b) bleibt unberührt.

(3) Absatz 1 und 2 finden nebeneinander Anwendung. Eine Kombination aus Ladepunkten mit geringer Ladeleistung, Normladepunkten und Schnellladepunkten zur Erreichung der nach Absatz 1 und 2 erforderlichen kumulierten Ladeleistung ist zulässig.

(4) Die nach den §§ 7 und 10 Verpflichteten haben geeignete Nachweise über das Vorliegen der Anforderungen des Absatzes 1 und 2 vorzuhalten, für die Dauer von 10 Jahren aufzubewahren und der zuständigen Behörde auf Anforderung vorzulegen. Dazu gehört auch eine entsprechende Bescheinigung des örtlichen Netzanschlussbetreibers über die installierte Ladeleistung.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

[siehe oben]

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes)

Zu Nummer 1 (Begriffsbestimmungen)

Die Vorschrift des § 2 GEIG wird um die zur Umsetzung von Artikel 14 EPBD 2024 erforderlichen Definitionen ergänzt.

Zu Nummer 2 (Überschrift zum Abschnitt 3)

Da Artikel 14 Absatz 1 EPBD 2024 nicht mehr zwischen der Neuerrichtung und der größeren Sanierung von Nichtwohngebäuden differenziert, sondern diese einheitlich erfasst und für sie dieselben Rechtsfolgen vorsieht, erfolgt nunmehr im Abschnitt 3 ebenfalls eine gemeinsame Regelung.

Zu Nummer 3 (Neufassung des § 7 GEIG)

Mit dem neu gefassten § 7 wird Artikel 14 Absatz 1 EPBD 2024 für sämtliche der erfassten Nichtwohngebäude bzw. Konstellationen umgesetzt.

Mit Blick auf die in Absatz 1 Nummer 3 vorgesehene Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradstellplätzen nach Maßgabe einer bestimmten Nutzerkapazität des Nichtwohngebäudes ist bis auf Weiteres, das heißt bis zur Etablierung eines EU-weiten einheitlichen Verständnisses einer fahrradstellplatzbezogenen Nutzerkapazität, davon auszugehen, dass sie nicht über das hinausgeht, was von den Eigentümern bzw. Bauherren landesrechtlich oder darauf basierend kommunalsatzungsrechtlich zu Anzahl und Qualität herzustellender notwendiger Fahrradstellplätze gefordert wird.

Zu Nummer 4 (Neufassung des § 10 GEIG)

Die neu gefasste Vorschrift des Absatzes 1 dient der Umsetzung von Artikel 14 Absatz 2 Unterabsatz 1 EPBD 2024. Zur Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradstellplätzen siehe die Erläuterung zu vorstehender Nummer 3 sowie die Befreiungsmöglichkeit nach § 14 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2.

Die Absätze 2 und 3 entsprechen der bisherigen Rechtslage und wurden im Vergleich dazu nur redaktionell angepasst. Das Flexibilisierungsinstrumentarium zur Ermöglichung eines bedarfsgerechten Ausbaus der Ladeinfrastruktur (BT-Drs. 19/26587, S. 17) hat sich grundsätzlich bewährt und soll deshalb beibehalten werden. Ausgehend davon, dass der Eigentümer den Nachweis darüber zu führen hat, dass wegen oder trotz der über eine Bündelung erfolgten Pflichtenerfüllung dem bestehenden oder erwarteten Bedarf an Ladeinfrastruktur in den betroffenen Liegenschaften

Rechnung getragen wird (Nachweis der Bedarfsgerechtigkeit), werden die Liegenschaften räumlich nicht allzu weit voneinander entfernt liegen dürfen; maßgeblich sind aber die jeweiligen Umstände des Einzelfalls, wobei die Überschreitung der Bedarfsgerechtigkeit in der Regel gegeben sein dürfte, wenn sich die Liegenschaften auf dem Gebiet mehrerer Gemeinden befinden oder die Liegenschaften in die örtliche Zuständigkeit mehrerer zuständiger Behörden fallen.

Zu Nummer 5 (Anpassung der Überschrift zum Abschnitt 5)

Es handelt sich lediglich um eine redaktionelle Folgeänderung zur Neufassung bzw. Anfügung der §§ 14 und 14a GEIG.

Zu Nummer 6 (Neufassung des § 14 GEIG)

Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 14 Absatz 5 EPBD 2024.

Absatz 2 stellt eine Reaktion darauf dar, dass mit Artikel 14 EPBD 2024 die an die Gebäudeeigentümer und Bauherren zum Aspekt der Schaffung und Erhaltung von Ladeinfrastruktur zu stellenden Anforderungen signifikant erhöht worden sind. Es lässt sich deshalb nicht von vornherein ausschließen, dass die wirtschaftliche Zumutbarkeit in bestimmten Konstellationen nicht mehr gegeben ist und die Grenze zur Unverhältnismäßigkeit so überschritten wird. Einem solchen Zustand soll durch die Schaffung einer Befreiungsmöglichkeit im Einzelfall begegnet werden. Eine vergleichbare Regelung, die in einem wesensähnlichen Kontext ergangen ist, findet sich bereits in § 102 Absatz 1 des Gebäudeenergiegesetzes („GEG“).

Für das GEG mit seinem in § 5 verankerten Wirtschaftlichkeitsgrundsatz ist anerkannt, dass die normativen Anforderungen so zu bemessen sein sollten, dass sie in ihrer Gesamtheit zu wirtschaftlich optimalen Lösungen führen. Nicht nur die einzelnen Bauherren würden überfordert, wenn sie aufgrund des Gesetzes zu Investitionen jenseits der Rentabilitätsschwelle gezwungen werden würden. Auch gesamtwirtschaftlich würden extreme Anforderungen zu einer unproduktiven Bindung von Produktionsfaktoren und damit zu Wachstumsverlusten führen. Dieser Ansatz entspricht auch der Grundsatz der Nachhaltigkeit, mithin dem Zieldreieck aus Ökologie, Ökonomie und Sozialem. Das EuG hat zum Emissionshandel entschieden, dass der Klimaschutz „unter möglichst geringer Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Entwicklung und der Beschäftigungslage geschaffen werden“ soll (EuG 23. 11. 2005 – T-178/05 –, NVwZ 2006, 75 Rn. 60).

Die EPBD 2024 sieht in Artikel 14 Absatz 5 zwar bereits spezifische Fälle vor, für die Ausnahmen im mitgliedstaatlichen Recht zu schaffen sind; dies ist hier mit Absatz 1 geschehen. Diese Fälle sind jedoch einer einzelfallspezifischen Abwägung nicht zugänglich, so dass es Konstellationen geben kann, in denen die entsprechenden Ausnahmenvoraussetzungen nicht gegeben sind, der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit aber dennoch nicht gewahrt wird. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die eng gefassten Konstellationen des Absatzes 1 in Absatz 2 um ein behördliches Befreiungsverfahren in Anlehnung an § 102 Absatz 1 GEG zu ergänzen, von dem die Verpflichteten im Falle der unbilligen Härte Gebrauch machen können. Bei der Beantwortung der Frage, ob eine

unbillige Härte gegeben ist, sind neben den Ausnahmefällen nach Absatz 1 auch die Möglichkeiten zur Erfüllung der Anforderungen über ein Austauschmittel nach Maßgabe von § 14a zu berücksichtigen.

Absatz 2 Satz 2 sieht zwei nicht abschließend zu verstehende Regelbeispiele einer unbilligen Härte vor. Nummer 1 betrifft den Fall, dass sich die Kosten für die Herstellung von Ladepunkten etwa mangels nutzer- bzw. kundenbezogener Nachfrage oder wegen der Anschaffungskosten nicht innerhalb der üblichen Nutzungsdauer von ca. 20 bis 30 Jahren amortisieren werden. Nummer 2 schafft eine Befreiungsmöglichkeit für Eigentümer bestehender und größer zu sanierender Nichtwohngebäude, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Lage (etwa an einer verkehrsreichen Bundesfernstraße oder Landesstraße ohne Radweganbindung) oder umgebender Topographie nachvollziehbar nicht erwartet werden kann, dass sie von einem bestimmten Anteil der Nutzer oder Kunden mit dem Fahrrad angefahren werden. Dabei kann von der Befreiungsmöglichkeit nur Gebrauch gemacht werden, wenn der Gebäudeeigentümer nicht ohnehin kraft oder aufgrund Landesbauordnungsrechts zur Herstellung notwendiger Fahrradstellplätze verpflichtet ist.

Zu Nummer 7 (Einfügung von § 14a GEIG)

Zu Absatz 1

Das Erfüllungssurrogat des Absatzes 1 stellt eine Reaktion darauf dar, dass sich die Mannigfaltigkeit von Nichtwohngebäuden mit ihren verschiedensten Gestaltungs-, Nutzungs- und Bewirtschaftungsformen kaum sauber im Wege der gesetzgebungstypischen Systematisierung und Pauschalisierung erfassen lassen. So reicht die Bandbreite von Nichtwohngebäuden von einer Fabrik über eine Bank bis hin zu einem Baumarkt, kleineren und größeren Supermärkten oder gewerblich betriebenen Parkhäusern. Sämtliche Nichtwohngebäude verfügen in der Regel über Parkplätze, allerdings mit völlig unterschiedlichen Park- bzw. Verweildauern der jeweiligen Nutzer bzw. Kunden. So beträgt die durchschnittliche Parkdauer der Kunden im stationären (Lebensmittel-)Einzelhandel lediglich ca. 30 Minuten. Soll mit der dortigen Parkdauer ein nennenswerter Lade- und damit Reichweitengewinn eines Elektrofahrzeugs verbunden sein, so bedarf es einer angepassten, das heißt bedarfsgerecht erhöhten Ladegeschwindigkeit.

Artikel 14 EPBD stellt zwar weder positive noch negative Anforderungen an die Ladeleistung eines einzelnen Ladepunkts mit Ausnahme der Vorgabe, dass diese 3,7 kW nicht unterschreiten darf. Bekanntlich gibt es Ladepunkte mit geringer Ladeleistung, Normalladepunkte und Schnellladepunkte, wobei die Anschaffungskosten für Schnellladepunkte kraft Natur der Sache erheblich höher sind. Die Installation von Schnellladepunkten ist allerdings aus den vorbeschriebenen Gründen gerade auf Parkplätzen von (Lebensmittel-)Einzelhandelsbetrieben sehr sinnvoll. Denn mit einem Schnellladepunkt mit einer Leistung von 150 kW kann bei einer nur 30-minütigen Ladezeit ein Reichweitengewinn von bis zu ca. 220 km erzielt werden, wohingegen bei einem Normalladepunkt mit einer regelhaften Leistung von 11 kW der Akku gerade einmal für eine Strecke von ca. 30 km geladen werden kann.

Vor diesem Hintergrund kann es aber zu einem Zielkonflikt kommen – denn bei detailgetreuer Umsetzung von Artikel 14 EPBD 2024 ist zu befürchten, dass sich viele Eigentümer bzw. Projektentwickler aus Kostengründen dafür entscheiden (müssen), finanziell für sie tragbare Normalladepunkte in der gesetzlich geforderten Anzahl zu installieren, obwohl sie von den Gebäudenutzern bzw. Kunden nicht sinnvoll für Ladevorgänge verwendet werden können, und umgekehrt von Schnellladepunkten abzusehen, weil ihre Installation im gesetzlichen Umfang den projektierten finanziellen Rahmen sprengen würde. Damit wäre aber im Lichte des Ziels von Artikel 14 EPBD 2024, namentlich der Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Förderung der Verkehrswende, nichts gewonnen. Es besteht somit mit anderen Worten das Risiko, dass die Ziele der EPBD 2024 ohne selektive Berücksichtigung der spezifischen Ladedauer in bestimmten Nichtwohngebäuden nicht erreicht werden und gesamtbilanziell wirtschaftlich wie energetisch nicht sinnvolle Investitionen in Ladeinfrastruktur getätigt werden, die sodann größtenteils ungenutzt bleiben wird. Langsames Laden wird nach Erwägungsgrund 49 der EPBD 2024 zwar als wirtschaftlich angesehen; dies setzt indes funktions- und wirklogisch voraus, dass die entsprechende Ladeinfrastruktur überhaupt sinnvoll genutzt werden kann und wird.

Mit § 14a Absatz 1 sollen die verpflichteten Wirtschaftsakteure in die Lage versetzt werden, ihre nach dem Wortlaut von Artikel 14 EPBD rein quantitativ bestehenden Pflichten zur Errichtung von Ladepunkten nach ihrer eigenen Entscheidung nicht zuletzt auf Basis einer Bedarfsanalyse auch qualitativ zu erfüllen. Dazu können sie sich – ausgehend vom ausgemachten Bedarf der Nutzer bzw. Kunden („*use-case*“) sowie unter Einstellung wirtschaftlicher Erwägungen – dafür entscheiden, anstelle von günstigeren, aber weniger leistungsfähigen (AC-)Normalladepunkten auch (DC-)Schnellladepunkte auf den von §§ 7 und 10 erfassten Parkplätzen zu errichten. Es macht für den Ausbau der Elektromobilität und das dazu erforderliche Netz der Ladeinfrastruktur bzw. die Funktionsfähigkeit des Systems der Elektromobilität keinen Unterschied, ob beispielsweise 10 Pkw in fünf Stunden oder zwei Pkw in 30 Minuten einen nennenswerten Reichweitengewinn erzielen können. Entscheidend ist die Gesamtleistung, die in die Elektrofahrzeuge geladen werden kann.

Um die Effektivität des Erfüllungssurrogats insbesondere im Lichte der unionsrechtlichen Vorgaben zu unterstreichen und Missbräuchen vorzubeugen, bestimmt sich die auf einem Parkplatz vorzuhaltende Gesamtladeleistung unter Anwendung eines Zuschlagsfaktors von 1,1 (siehe § 2 Nummer 10c), so dass Artikel 14 EPBD 2024 bei einem Gebrauchmachen von der Option des Absatzes 1 sogar übererfüllt werden würde. Damit wird auch der Vorgabe des Artikels 1 Absatz 3 EPBD 2024 Rechnung getragen, wonach es sich bei den von der Richtlinie statuierten Anforderungen um Mindestanforderungen handelt, die die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, strengere Maßnahmen beizubehalten oder zu ergreifen, sofern sie mit dem Unionsrecht vereinbar sind; es handelt sich somit bei der EPBD 2024 um eine Mindestharmonisierung. Das vorgesehene Verfahren zur Notifizierung der Kommission wurde bereits abgeschlossen.

Um den verpflichteten Wirtschaftsakteuren einen Anreiz zur Umsetzung der für ihren Bedarf sinnvollsten Lösung zu geben, eröffnet Absatz 3 Satz 2 die Möglichkeit, verschiedene Ladepunkttypen

miteinander zu kombinieren – vorausgesetzt, die Regelgesamtladeleistung wird erreicht oder überschritten.

Das in Absatz 1 vorgesehene, auf einem qualitativen Ansatz beruhende Erfüllungssurrogat steht ausgehend vom Mindestumsetzungsgebot des Artikels 1 Absatz 3 EPBD 2024 im Lichte sowohl des mit der Richtlinie angestrebten Regelungsziels als auch des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in Einklang mit den Vorgaben des Artikels 14 EPBD 2024. Der Umsetzungspflicht nach Artikel 288 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) wird daher entsprochen – im Einzelnen:

Der EU-Richtlinienggeber hat nachvollziehbarerweise typisieren und pauschalisieren müssen. Dabei konnte er auch nicht zwischen der Leistungsfähigkeit der verschiedenen Ladepunkttypen differenzieren. Es wurden mithin lediglich Mindestanforderungen aufgestellt. Dies schließt für die zur Umsetzung verpflichteten Mitgliedstaaten indes nicht aus, das Regelungsziel im Rahmen der von Artikel 288 Absatz 3 AEUV begründeten Freiheit bei der Wahl der Mittel durch ein sogar noch effektiveres und den Anforderungen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes im Einzelfall größtmöglich gerecht werdendes Alternativ- bzw. Austauschmittel zu erreichen. Ein solches Alternativmittel, das das System der EPBD 2024 weder konterkariert noch in seinem Zielerreichungsgrad absenkt, sondern lediglich ergänzend hinzutritt, wird in dem vorbeschriebenen qualitativen Ansatz gesehen, der einen bedarfsgerechten und nutzerorientierten Ausbau der Ladeinfrastruktur sicherstellt.

Es ist festzustellen, dass der EU-Normgeber offenkundig eine nicht in jedem Fall passgenaue Rechtsfolge für die erfassten Nichtwohngebäude angeordnet hat. Dem darf für die erfassten Konstellationen durch die zusätzliche Eröffnung einer Erfüllungsoption abgeholfen werden. Es entspricht einem althergebrachten Rechtsgrundsatz, dass dem von einer staatlichen Zwangsmaßnahme Betroffenen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit zu gestatten ist, ein anderes ebenso wirksames Mittel anzuwenden, sofern dadurch das Ziel bzw. das vom Normgeber definierte Gemeinwohl nicht beeinträchtigt wird; dies wird mit dem qualitativen Ansatz normativ verankert. Auch die rechtliche Verbindlichkeit wird über das Erfüllungssurrogat des Absatzes 1 nicht abgesenkt, sondern wegen der in Absatz 4 angeordneten Dokumentationspflicht in besonderer Weise abgesichert. Artikel 14 EPBD 2024 wird somit verbindlich und praktisch wirksam umgesetzt.

Zu Absatz 2

Absatz 2 Satz 1 sieht mit Blick auf die bei der Neuerrichtung oder größeren Renovierung von Nichtwohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen eingreifende Pflicht zur Installation einer Vorverkabelung auf mindestens 50 Prozent der Stellplätze ein weiteres Erfüllungssurrogat vor, von dem der Verpflichtete nach seiner Entscheidung allein, gemeinsam mit Absatz 1 oder auch gar nicht Gebrauch machen kann.

Hintergrund der Regelung ist die Erkenntnis, dass zurzeit weder abgesehen werden kann, dass heute verlegte Kabel künftigen Leistungsanforderungen gerecht werden, noch, dass die Kabel in der Zukunft überhaupt Verwendung finden werden. Aus Eigentümer- bzw. Projektentwicklersicht

handelt es sich bei der Vorverkabelung mithin um eine Art Risikoinvest, für das überdies ein gewisses Diebstahlrisiko („Kabelklau“) besteht. In der Erkenntnis, dass die für die Vorverkabelung einzusetzenden finanziellen Mittel zielgerichteter in den jetzigen Ausbau einer sinnvollen und bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur investiert werden können, dürfen die Verpflichteten zur unmittelbaren Förderung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur dafür optieren, die Pflicht zur Vorverkabelung ersatzweise durch die Installation weiterer Ladepunkte zu erfüllen. Zielgröße ist auch hier die Regelsamtladeleistung, die kraft ihrer Begriffsbestimmung einen Zuschlagsfaktor von 1,1 beinhaltet. So wird – wie schon zuvor zu Absatz 1 ausgeführt – sichergestellt, dass die Anforderungen von Artikel 14 EPBD 2024 im Hinblick auf die zu installierende Ladeleistung übererfüllt werden.

Da sich im Falle des Absatzes 2 Satz 1, wie durch Absatz 2 Satz 2 klargestellt, die Pflichten zur Installation von Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Form von Schutzrohren für Elektrokabel entsprechend erhöhen und sich auf sämtliche Stellplätze erstrecken, für die kein Ladepunkt errichtet wird, sind Nachteile für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Zukunft nicht zu erwarten. Die Verpflichteten müssen dann lediglich noch die erforderliche Verkabelung durch die bereits vorhandenen Schutzrohre ziehen; ein baulicher Eingriff in den Parkplatz ist nicht erforderlich.

Angesichts der Umstände, dass mit Absatz 2 Satz 1 die Grundvorgabe des § 7 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a) bzw. des Artikels 14 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b) EPBD 2024 nicht verdrängt wird und dass das wesentliche Ziel der EPBD 2024, der Ausbau der Ladeinfrastruktur, effizienter und verhältnismäßiger über die Errichtung weiterer Ladepunkte erreicht werden kann, bestehen auch zum Erfüllungssurrogat nach Absatz 2 Satz 1 keine Bedenken im Hinblick auf die Umsetzungspflicht nach Artikel 288 Absatz 3 AEUV; insoweit kann auf die vorstehenden Ausführungen zu Absatz 1 verwiesen werden.