

# Für einen bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur

## Position der Unternehmen der Schwarz Gruppe zur Umsetzung des Artikels 14 der Europäischen Gebäudeeffizienzrichtlinie (EPBD)

Die aktuelle Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor signifikant zu senken. Im Lichte des Klimaschutzgesetzes kann der Verkehrssektor mit den bestehenden Instrumenten und Maßnahmen die CO<sub>2</sub>-Emissionen nur sehr langsam senken. Laut aktuellem Prüfbericht des Expertenrats für Klimafragen hat der Verkehrssektor insgesamt das Jahresziel für Emissionsminderungen deutlich verfehlt, im Jahr 2023 um 12,8 Millionen t CO<sub>2</sub>-Äquivalent. Einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung soll die Elektromobilität spielen. Bis 2030 soll Deutschland mit landesweit 15 Millionen Elektroautos und insgesamt einer Million öffentlich zugänglicher Ladepunkte zum Leitmarkt für Elektromobilität werden. Trotz intensiver politischer Bemühungen bspw. über Förderungen bleiben die aktuellen Zulassungszahlen hinter den benötigten Zulassungszahlen zurück.

Insgesamt stellt der Handel bereits mehr als 15% aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte. Jeder dritte Schnellladepunkt in Deutschland ist auf einem Handelsparkplatz errichtet. Mit dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) hat die Vorgängerregierung den rechtlichen Rahmen für die Errichtung von und die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in Neu- und Bestandsgebäuden geschaffen. Die darin enthaltenen Pflichten hinsichtlich bestehender Nichtwohngebäude, wie Gebäude und Stellplätze des Einzelhandels, sind zum 1. Januar 2025 zu erfüllen. Im Zuge der Umsetzung der verabschiedeten Europäischen Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie (EPBD) muss das GEIG novelliert werden, um die europäischen Vorgaben in deutsches Recht umzusetzen. Aufgrund der zeitlich versetzten rechtlichen Wirkung von GEIG und EPBD kommt es auf Seiten der Verpflichteten zu Rechtsunsicherheiten, die durch eine zügige Novelle des GEIG adressiert und behoben werden könnten.

### Was wir tun

Im Rahmen ihrer gemeinsam erarbeiteten Klimastrategie sind die Unternehmen der Schwarz Gruppe im August 2020 der Science Based Targets Initiative beigetreten und verstehen sich damit auch als Wegbereiter der Energie- und Verkehrswende. Die Handelssparten Lidl und Kaufland engagieren sich seit Jahren für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. An den derzeit fast 1000 Ladesäulen können Kunden der Handelssparten laden. Das E-Ladesäulennetz bei Lidl und Kaufland wird kontinuierlich bedarfsgerecht erweitert, wobei der Schwerpunkt auf einer neu entwickelten E-Ladesäule mit Schnelllade-Technologie (DC) liegt. Die neueste Ladesäulengeneration zeichnet sich durch zwei leistungsstarke DC-Ladepunkte und einen weiteren AC-Ladepunkt aus. Schon während eines 30-minütigen Einkaufs können Lidl- und Kauflandkunden einen durchschnittlichen Reichweitenzugewinn von bis zu 75 Kilometern erzielen. Aktuell ist knapp ein Viertel aller Handelsstandorte in Deutschland mit Lademöglichkeiten ausgestattet sein. Damit leisten die Unternehmen der Schwarz Gruppe einen Beitrag zu einer grünen Mobilitätswende sowie zur Integration der Elektromobilität in den Alltag – durch die Verknüpfung von Schnellläden und Einkaufen.

### Was wir vorschlagen

Im Folgenden werden Vorschläge unterbreitet, um den Ladeinfrastruktur-Ausbau auf Kundenparkplätzen weiterhin bedarfsgerecht vorantreiben zu können und dabei die Anforderungen des Artikel 14 der

EPBD (siehe Kurzübersicht) hinsichtlich Ladeinfrastruktur europarechtskonform in deutsches Recht umzusetzen.

Kurzübersicht: Anforderungen nach Art. 14 EPBD

Betroffenheit	Anforderung	Frist
<b>Neue Nichtwohngebäude mit mehr als fünf Parkplätzen, bzw. Nichtwohngebäude mit mehr als fünf Parkplätzen, die einer umfassenden Renovierung unterzogen werden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mind. ein Ladepunkt für jeweils fünf Parkplätze</li> <li>- Vorverkabelung von mindestens 50% der Parkplätze</li> <li>- Leerverrohrung für die übrigen Parkplätze</li> </ul>	gilt ab dem Zeitpunkt der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht
<b>Alle Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Parkplätzen, d.h. Bestand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- entweder mit mind. ein Ladepunkt für jeweils zehn Parkplätze <u>oder</u> Leerverrohrung von mind. 50% der Parkplätze</li> </ul>	gilt ab dem 1.1. 2027

## 1. Umsetzungszeitraum des GEIG mit der EPBD synchronisieren

Die Novelle der EPBD muss in nationales Recht umgesetzt werden. Für die Umsetzung haben die Mitgliedstaaten nach Inkrafttreten 24 Monate Zeit. Die EPBD sieht vor, dass Anforderungen im Bestand zum 1.1.27 erfüllt werden müssen, währenddessen die aktuell gültige Fassung des GEIG eine Umsetzungspflicht zum 1.1.2025 vorsieht. Aus diesem Grund sollte bis zur Umsetzung der EPBD-Novelle in nationales Recht diese Frist ausgesetzt bzw. zeitnah an die Fristen aus der EPDB-Novelle angepasst werden. Im Bereich des Neubaus inkl. umfassender Renovierung gelten die Vorgaben ab dem Zeitpunkt der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht.

Ziel sollte es sein, die deutsche Gesetzgebung im Lichte der EPBD-Novelle zügig anzupassen. Nur so finden Markakteure einen verlässlichen regulatorischen Rahmen vor und gewinnen Planungssicherheit. Es bedarf eines realistischen Umsetzungszeitraums für Investitionen in den Ladeinfrastrukturaufbau und die Nachrüstung des Bestands.

Realistische Umsetzungsfristen sind auch aufgrund der aktuell fehlenden Kapazitäten im Stromnetz, langen Bearbeitungszeiten sowie Problemen bei der Beschaffung von Technik (u.a. Trafos, Hardware) und Dienstleistungen erforderlich. Es droht, dass Markakteure ohne Selbstverschulden für die Nichteinhaltung nach dem GEIG sanktioniert werden, wodurch sich die dringend erforderlichen Investitionsvolumina für den bedarfsgerechten Ladeinfrastrukturaufbau verkleinern.

## 2. Bedarfsgerechte und ambitionierte Umsetzung der EPBD in deutsches Recht

Im Einzelhandel beträgt die durchschnittliche Verweildauer der Kunden in der Filiale ca. 30 Minuten. Entscheidend für eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur im Einzelhandel ist daher eine an die Verweildauer angepasste Ladegeschwindigkeit, d.h. Qualität statt Quantität. Entgegen dem Bedarf unserer Kunden verfolgt die EPBD-Novelle hinsichtlich des Aufbaus der Ladeinfrastruktur bei Nichtwohngebäuden einen rein quantitativen Ansatz, d.h. x-Anzahl Stellplätze sind mit x-Ladepunkten, x-Anzahl Vorverkabelung und/oder Leerverrohrung zu versehen. Damit gibt es im Vergleich zur aktuellen Fassung des GEIG weniger Möglichkeit, den Aufbau der Ladeinfrastruktur an der geschaffenen Ladeleistung und damit an dem eigentlichen Nutzen für die Kunden auszurichten (siehe folgende Gegenüberstellung).

Tabelle: Gegenüberstellung GEIG und EPBD hinsichtlich des Aufbaus von Ladeinfrastruktur

	GEIG	EPBD
<b>Neubau</b>	<u>ab 6 Stellplätzen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jeder dritte Stellplatz mit Infrastruktur</li> <li>- Mind. 1 Ladepunkt pro Objekt</li> </ul>	<u>Mehr als 5 Parkplätze:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mind. ein Ladepunkt für jeweils fünf Parkplätze</li> <li>- <u>Vorverkabelung</u> von mindestens 50% der Parkplätze</li> <li>- <u>Leerverrohrung</u> für die übrigen Parkplätze</li> </ul>
<b>nach Renovierung</b>	<u>ab 10 Stellplätzen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jeder 5. Stellplatz mit Infrastruktur</li> <li>- 1 Ladepunkt pro Objekt</li> </ul>	<u>Mehr als 5 Parkplätze:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mind. ein Ladepunkt für jeweils fünf Parkplätze</li> <li>- <u>Vorverkabelung</u> von mindestens 50% der Parkplätze</li> <li>- <u>Leerverrohrung</u> für die übrigen Parkplätze</li> </ul>
<b>Bestand</b>	<u>&gt; 20 Stellplätzen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gilt ab dem <b>1.1.2025</b></li> <li>- Mind. 1 Ladepunkt pro Objekt</li> </ul>	<u>&gt; 20 Stellplätze:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gilt ab dem <b>1.1.2027</b></li> <li>- Mind. 1 Ladepunkt für jeweils zehn Parkplätze <u>oder</u> Leerverrohrung von mindestens 50% der Parkplätze</li> </ul>

Die Unternehmen der Schwarz Gruppe wollen weiterhin in den Aufbau einer Ladeinfrastruktur investieren, die dem tatsächlichen Bedarf unserer Kunden entspricht, entsprechend genutzt wird und somit auch wirtschaftlich betrieben werden kann. Die starren Vorgaben aus der Novelle der EPBD verhindern aus unserer Sicht einen bedarfsgerechten Ausbau.

An Filialen des Einzelhandels wird Schnellladeinfrastruktur benötigt, durch die Kunden einen signifikanten Reichweitengewinn erzielen. Eine starre Vorgabe von einer Ladepunkte-Anzahl gefährdet hingegen den Aufbau von Schnellladeinfrastruktur. Aus Kostengründen werden viele durch die EPBD-Verpflichtete zur Pflichterfüllung auf in Vergleich zu Schnellladeinfrastruktur günstigere und langsame AC-Ladepunkte setzen. Für den Kunden ist die Vorgabe der EPBD-Novelle damit eine negative Entwicklung, da die AC-Ladepunkte keinen nennenswerten Reichweitengewinn innerhalb der Verweildauer von 30 Minuten bringen.

Zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten und qualitativen Ausbaus plädieren die Unternehmen der Schwarz Gruppe bei der Umsetzung in deutsches Recht für die Ergänzung einer qualitativen Umsetzungsmöglichkeit, die anstelle der Umsetzung der quantitativen Mindestanforderungen gewählt werden kann. Der Verpflichtete hat dabei die Wahl: „Viele langsame Ladepunkte“ (quantitativer Ansatz) oder „wenige schnelle Ladepunkte“ (qualitativer Ansatz).

Ganz konkret bedeutet das, die quantitativen Vorgaben in qualitative Vorgaben umzurechnen. Einem AC-Ladepunkt kann eine mindestens zu installierende Leistung je Ladepunkt von 3,7 kW zugerechnet werden. Diese Mindestladeleistung wird mit einem Flexibilisierungsfaktor von 10% multipliziert, um die Anforderungen des qualitativen Ansatzes gegenüber dem quantitativen Ansatz zu verschärfen.

Die ermittelte Gesamtladeleistung könnte dann auch über Schnellladeinfrastruktur umgesetzt werden. Gleichzeitig sollte sichergestellt sein, dass eine Umsetzung nur so weit zu erfolgen hat, wie es wirtschaftlich sinnvoll ist. In Regionen mit geringem Bedarf würde ansonsten ein Überangebot entstehen und knappe Ressourcen für den Ausbau von Ladeinfrastruktur fehlgeleitet.

Die EPDB-Novelle sieht für den Neubau einen Ladepunkt je 5 Stellplätze vor, so dass folgende Berechnungsformel gelten würde:

Berechnungsformel:

1 Ladepunkt je 5 Stellplätze x min. 3,7 kW x **Flexibilisierungsfaktor 1,1** = zu installierende Ladeleistung

Beispiel (Stellplatzanlage mit 120 Stellplätzen bei 1 Ladepunkt je 5 Stellplätze):

$24 \times 3,7 \text{ kW} \times \text{Flexibilisierungsfaktor 1,1} = 97,68 \text{ kW}$

In dem Beispiel müsste für die Stellplatzanlage mit 120 Stellplätzen eine Ladeleistung von mindestens 97,68 kW errichtet werden. Dies könnte durch einen HPC-Ladepunkt mit 100 kW erfolgen oder alternativ bspw. mit acht 11 kW AC-Ladepunkten.

Analog dazu könnte man auch mit den Vorgaben für den Bestand verfahren.

Darüber hinaus würden die Unternehmen der Schwarz Gruppe für eine flexiblere und pragmatischer ausgerichtete Umsetzung der Pflichten bzgl. der Vorverkabelung und Leerrohre werben. Bei den aktuell in der EPBD vorgesehenen Regelungen besteht die Gefahr einer massiven Fehlinvestition, da zum Zeitpunkt der Errichtung der Stellplatzanlage noch nicht klar ist, was für Ladeinfrastruktur in einigen Jahren ggf. nachgerüstet werden soll und ob dann die verlegten Leitungen noch dazu passen. Neben den finanziellen Aufwendungen führt das massenhafte Vergraben von ungenutztem Kupfer zu einer vermeidbaren zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Belastung.

So könnte beispielsweise im Rahmen der Umsetzung statt einer Vorverkabelung an mindestens 50 % der Stellplätze eine alternative Pflichterfüllung durch einen Ladepunkt mit mindestens 3,7 kW je 10 Stellplätze geschaffen werden. Anstelle der Leerrohre an allen übrigen Stellplätzen z.B. die alternative Vorgabe eines Ladepunkts mit mindestens 3,7 kW je 20 Stellplätze. Auch für diese Regelung würde dann die Möglichkeit einer bedarfsgerechten qualitativen Umsetzung analog zur geschilderten Berechnungsformel bestehen.

Vorgehen:

1. Ermittlung der geforderten Ladepunkte für die Stellplatzanlage
2. Ermittlung der alternativen Ladepunkte statt Vorverkabelung
3. Ermittlung der alternativen Ladepunkte statt Leerrohre
4. Summierung der geforderten Ladepunkte
5. ggf. Umrechnung in geforderte Ladeleistung mittels Flexibilisierungsfaktor.

Beispiel (Stellplatzanlage mit 300 Stellplätzen)

- |   |     |                                  |
|---|-----|----------------------------------|
| 1. Geforderte Ladepunkte:                                       | 60  | (1 Ladepunkt je 5 Stellplätze)   |
| 2. Alternative Ladepunkte statt Vorverkabelung                  | 15  | (1 Ladepunkte je 10 Stellplätze) |
| 3. Alternativen Ladepunkte statt Leerrohre                      | 4,5 | (1 Ladepunkte je 20 Stellplätze) |
| 4. Gesamt 79,5 Ladepunkte gefordert                             |     |                                  |
| 5. $79,5 \times 3,7 \text{ kW} \times 1,1 = 323,565 \text{ kW}$ |     |                                  |

Die geforderte Ladeleistung könnte dann bspw. mittels zweier 100 kW HPC-Ladepunkte und 12 weiterer AC-Ladepunkte mit jeweils 11 kW umgesetzt werden.

### 3. Erfüllung über Portfolio analog GEIG

Die Verpflichtung zur Errichtung eines oder mehrerer Ladepunkte kann nach aktuell geltendem GEIG sowohl zentral an einem Standort oder beliebig verteilt an mehreren Standorten erfüllt werden, vorausgesetzt es wird dem bestehenden oder erwarteten Bedarf an Ladeinfrastruktur an (allen) betroffenen Standorten des Verpflichteten Rechnung getragen (§ 10 Abs. 2 S. 1 GEIG). Diese Regelung sollte beibehalten werden.

### 4. Wirtschaftliche Härten/Unzumutbarkeiten

Die Verpflichtung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur an Nichtwohngebäuden sollte in Einzelfällen nicht dazu führen, dass Unternehmen zur Pflichterfüllung zu unwirtschaftlichen und unzumutbaren Investitionen gezwungen werden. Hierzu sollte die aktuell bestehende Ausnahmeregelung des § 14 Abs. 1 GEIG im Zuge der Umsetzung der EPBD in nationales Recht auch auf den Neubau von Nichtwohngebäuden erweitert werden. Darüber hinaus sollten nicht durch den Verpflichteten beeinflussbare Faktoren, wie fehlende Netzanschlüsse, fehlende Netzkapazitäten und verzögerte Verfahren nicht zu Lasten der Verpflichteten gehen, sollte eine fristgerechte Pflichterfüllung nicht stattgefunden haben.

### 5. Ladeinfrastrukturaufbau braucht starke und leistungsfähige Verteilnetze

Der Handel spielt eine wichtige Rolle beim Umstieg auf die Elektromobilität und damit bei der Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Dabei ist es gerade das flächendeckende, leistungsstarke Schnellladesäulennetzes, dass unseren Kunden einen Mehrwert bietet und damit die Akzeptanz für Elektromobilität fördert. Hierfür braucht es neben einem bedarfsgerechten und qualitativen Ladeinfrastrukturaufbau, ausreichend Netzkapazität und Leistungsreserven. Dies ist vielerorts aktuell nicht der Fall. Deshalb braucht es einen vorausschauenden und zügigen Stromnetzausbau – ohne diesen sind die gesetzten Ziele nicht erreichbar.