

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität

(Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)

5. Februar 2020

Der Einzelhandel betreibt eine Vielzahl an Parkflächen, die von Art. 8 erfasst werden. Allein der Lebensmitteleinzelhandel bewirtschaftet in Deutschland rund 38.000 Standorte mit Parkflächen, die mehr als 20 Stellplätze aufweisen.

Für den Aufbau von Ladeinfrastruktur besteht derzeit jedoch kein Geschäftsmodell, so dass Investitionen von Unternehmen nur aus Gründen der Imagepflege, der Kundenbindung oder eines Servicegedanken getätigt werden. Eine Amortisation der Investitionskosten ist nicht ersichtlich.

Zudem wird der Einzelhändler ungewollt durch den Betrieb einer Ladesäule in die Rolle eines Stromlieferanten gedrängt. Der Betrieb von Ladepunkten ist mit erheblichen bürokratischen Schwierigkeiten und wirtschaftlichen Risiken verbunden, die noch nicht beseitigt sind. Die notwendigen Meldepflichten sind erheblich und erhöhen das Betriebsrisiko, insbesondere wenn der Händler zum Klimaschutz Photovoltaikanlagen oder Blockheizkraftwerke mit den komplexen Handlungs- und Meldepflichten nach dem EEG, dem KWKG, der NAV oder der KAV betreibt.

Eine wesentliche Notwendigkeit besteht in der Harmonisierung und Vereinfachung des Energierechts, um den Betrieb einer Ladesäule einfach und unbürokratisch in das Management des Standorts eines Einzelhändlers mit einbeziehen zu können.

Nachfolgend erlauben wir uns auf folgende Punkte des Gesetzes hinzuweisen:

1. Allgemein

Wir begrüßen die Intention des Gesetzgebers, nicht über eine 1:1 Umsetzung hinauszugehen. Der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität ist nicht Aufgabe der Wirtschaft insgesamt und auch nicht Aufgabe des deutschen Einzelhandels. Auch ohne eine Verpflichtung wird der Einzelhandel Ladepunkte errichten, wo er diese für sinnvoll erachtet. Dieses ist eine Frage der Unternehmensstrategie und der Möglichkeit die Kundefrequenz zu erhöhen. Ein Aufbau sollte daher auf Freiwilligkeit beruhen und nicht verpflichtend erfolgen. Daher sehen wir bereits die bestehende Verpflichtung in ihrer jetzigen Ausgestaltung kritisch, verstehen aber, dass der deutsche Gesetzgeber seiner Umsetzungsverpflichtung nachkommen muss.

2. Netzverträglichkeitsprüfung

Einer Verpflichtung zum Aufbau kann der Einzelhandel allerdings nur dann nachkommen, wenn die Netzverträglichkeitsprüfung rechtzeitig und positiv bescheidet. Wir bitten daher um Klarstellung, dass

- a. Den verpflichteten Standorten für einen Ladepunkt das direkte Recht eingeräumt wird, einen Ladepunkt auch ohne Netzverträglichkeitsprüfung zu errichten, oder
- b. Der Nachweis, dass eine Netzverträglichkeitsprüfung gerade erfolgt, ausreichend ist.



- c. Des Weiteren sollte es ein von der BNetzA herausgegebenes einheitliches Antragsformular geben, das an die Verteilnetzbetreiber zu senden ist. Damit würde es zu einer erheblichen Effizienzsteigerung bei der Beantragung von LS kommen und es würde insbesondere den deutschlandweit agierenden Unternehmen sehr viel leichter gemacht, Ladepunkte aufzubauen.

3. Erfüllungsaufwand S. 2:

Der Erfüllungsaufwand ab dem Jahr 2025 wird insgesamt mit 739 Mio. Euro angegeben. Allein im Lebensmitteleinzelhandel bestehen 38.000 betroffene Standorte. Die im Gesetz zu Grunde gelegten Kosten von 5.553 Euro verursachen allein beim Einzelhandel Zwangsinvestitionen von 211 Mio. Euro. Dabei haben wir noch nicht die Baumärkte und den restlichen Non-Food Handel betrachtet. Daher sehen wir den aufgeführten Erfüllungsaufwand als zu gering an. Auch gehen Erfahrungen mit bestehenden Ladepunkten davon aus, dass die Errichtungskosten mehr als 10.000 Euro schon für AC-Ladepunkte betragen.

4. Anwendungsbereich § 1 Abs. 2:

Gebäude im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen, die auch überwiegend von ihnen selbst genutzt werden, sind vom Anwendungsbereich des Gesetzes ausgenommen.

Der Anwendungsbereich ist also nur dann nicht eröffnet, wenn der Eigentümer KMU ist und er das Gebäude auch selber nutzt. KMU Eigentümer die an ein anderes KMU ihre Räumlichkeiten vermieten sind von dem Anwendungsbereich jedoch erfasst. Es stellt sich daher die Frage, ob damit nicht eine erhebliche Verengung des Anwendungsbereichs gegeben ist, die dem Schutzgedanken für KMU, wie in der Richtlinie niedergelegt, nicht gerecht wird. Die Kostenbelastung für den Eigentümer bleibt die gleiche, egal ob er das Gebäude selber nutzt oder vermietet. Dabei kann es keinen Unterschied machen, ob der Eigentümer als KMU das Gebäude selber nutzt oder an ein anderes KMU vermietet.

Wir schlagen daher folgende Formulierung für § 1 Abs. 2 vor: *„Das Gesetz ist nicht anzuwenden auf Gebäude, deren Eigentümer oder die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden ~~und überwiegend von diesen selbst genutzt werden~~“*.

5. § 3 An das Gebäude angrenzende Stellplätze

Die gesetzliche Verpflichtung greift nur, wenn der Parkplatz auch tatsächlich im Eigentum des Gebäudeeigentümers steht. Zudem bedarf es einer unmittelbaren physischen oder technischen Verbindung zum Gebäude oder einem Gebäudeteil.

Wir begrüßen, dass mit dieser Regelung ein klarer Adressat des Gesetzes genannt wird. Zudem wird deutlich, dass eine unmittelbare Verbindung vom Gebäude zum Parkplatz bestehen muss.

Wir schlagen daher folgende Ergänzung für die Begründung des § 3 Nr. 3 vor: *„Nummer 3 garantiert eine eindeutige Zuordnung zum jeweiligen Gebäude dadurch, dass der Parkplatz eine unmittelbare physische oder technische Verbindung zum Gebäude oder Gebäudeteil aufweisen muss.“*

6. § 4 Leitungsinfrastruktur

Aus unserer Sicht sollten die technischen Anforderungen an Leerrohre so gering wie mögliche sein. Die Verlegung von zwei Rohren für die Stromleitung und Datenkabel sind nicht notwendig. Die Anbindung des Ladepunkts an ein Backendsysteme kann auch via SIM Karten erfolgen.



Dies insbesondere dann, wenn der Ladepunkt weiter weg vom Gebäude steht und das Datenkabel quer über den Parkplatz gezogen werden müsste.

7. § 7 zu errichtende Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen

Mit der Regelung in § 7 des Gesetzes wird Artikel 8 Absatz 2 Satz 1 Fall 1 der Gebäude richtlinie (neue Nichtwohngebäude) in nationales Recht umgesetzt. Es muss sich trotzdem die Frage der Sinnhaftigkeit der Ausstattung von Parkplätzen mit einer solchen Zahl an Lehrrohren gestellt werden. Das EHI hat ermittelt, dass der durchschnittliche Parkplatz im Lebensmitteleinzelhandel rund 60 Stellplätze aufweist. Daher muss bei einem Neubau die Möglichkeit der Anbindung von 12 Ladesäulen geschaffen werden. Der Aufbau von 12 Ladesäulen macht jedoch nur dann Sinn, wenn ausreichend Kunden in den nächsten Jahren auch beim Einzelhandel laden möchten.

Aktuelle geht die NOW und das BMVI davon aus, dass 85 % der Ladevorgänge zu Hause oder am Arbeitsplatz getätigt werden. Für die restlichen 15 % der Ladevorgänge streiten sich dann Ladepunkte an öffentlichen Stellen, an Tankstellen, an Raststätten und im Einzelhandel um eine ausreichende Anzahl von Kunden, um den Betrieb des Ladepunktes mit kostendeckend betreiben zu können.

Selbst wenn man das Beispiel Berlin heranzieht mit einem Anteil von rund 50 % Laternenparkern, kommt es auf die Verteilung der gewünschten Ladeinfrastruktur an, ob eine derart hohe Anzahl an Lademöglichkeiten irgendwann überhaupt gebraucht wird. Mögliche Szenarien gehen davon aus, dass innerstädtische Schnellladehubs die Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz und zu Hause ergänzen. Dann wäre eine Ladeinfrastruktur an Standorten im Einzelhandel unnötig.

Wir schlagen daher folgende Ergänzung des § 7 Nr. 1 vor: *„Wer ein Nichtwohngebäude errichtet, das über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass*

- 1. mindestens jeder fünfter Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet ist, bis zu einer Gesamtanzahl von maximal 10 Stellplätzen.*
- 2. Die Festlegung sich lediglich auf die Anzahl, nicht aber auf die genaue Position auf dem Parkplatz bezieht. Somit besteht für den Handel die Möglichkeit besonders geeignete Stellplätze für die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur auszuwählen.*

Zudem schlagen wir vor, dass der Begriff Leitungsinfrastruktur neben einer Leerverrohrung auch alternative technische Vorrichtungen zur nachträglichen Ausstattung mit zusätzlicher Ladeinfrastruktur zulässt. Eine alternative technische Vorrichtung wäre z.B. die Nutzung von vorhandenen Kabeltrassen in Parkhäusern.

8. §8 Erfüllungserklärung

Mit der Regelung einer Meldung über die Errichtung einer Ladeinfrastruktur wird zusätzliche Bürokratie geschaffen. Eine Verpflichtung zum Aufbau im Rahmen der Baugenehmigung wäre vollkommen ausreichend und könnte im Rahmen der Bauabnahme seitens der zuständigen Behörden ohne zusätzlichen Aufwand geprüft werden.

Wir schlagen daher vor, die Regelung in § 8 für den Neubau entfallen zu lassen.



9. § 9 Verordnungsermächtigung

Wir sind froh über die bundeseinheitliche Umsetzung der EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie. Die Regelung in § 9 birgt in der Praxis jedoch die Gefahr, dass jedes Bundesland eine individuelle Regelung trifft und der bürokratische Aufwand den möglichen Nutzen der individuellen Umsetzung nicht aufwiegt. Viele von der Regelung betroffenen Händler (nicht KMU) sind national oder mindestens überregional tätig und somit an einheitlichen, möglichst europäischen Regelungen interessiert, um ihre Geschäftsprozesse effizient gestalten zu können.

Wir schlagen daher vor, dass eine für alle Bundesländer einheitliche Vorgehensweise durch das Bundesgesetz empfohlen wird, sofern auf §8 nicht verzichtet werden kann.

Wir würden es begrüßen, wenn sich die Bundesländer auf eine gemeinsame Linie einigen könnten, um dadurch bürokratische Hürden für national agierende Unternehmen abzubauen.

10. § 15 Ausnahmen

Einer Verpflichtung zum Aufbau kann der Einzelhandel allerdings nur dann nachkommen, wenn die Netzverträglichkeitsprüfung rechtzeitig und positiv beschieden wird. Wir bitten daher um Klarstellung, dass

- a. Den verpflichteten Standorten für einen Ladepunkt das direkte Recht eingeräumt wird, einen Ladepunkt auch ohne Netzverträglichkeitsprüfung zu errichten, oder
- b. Der Nachweis, dass eine Netzverträglichkeitsprüfung gerade erfolgt, ausreichend ist.
- c. Des Weiteren sollte es ein von der BNetzA herausgegebenes einheitliches Antragsformular geben, das an die Verteilnetzbetreiber zu senden ist. Damit würde es zu einer erheblichen Effizienzsteigerung bei der Beantragung von LS kommen und es würde insbesondere den deutschlandweit agierenden Unternehmen sehr viel leichter gemacht, Ladepunkte aufzubauen.

**Ansprechpartner:
Handelsverband Deutschland e. V. (HDE)**

Lars Reimann
Abteilungsleiter Energie- und Umweltpolitik
Reimann@hde.de
Telefon: 030 726250-66

Am Weidendamm 1 A, 10117 Berlin
www.einzelhandel.de

Der Handelsverband Deutschland (HDE) ist die Spitzenorganisation des deutschen Einzelhandels. Insgesamt erwirtschaften in Deutschland 300.000 Einzelhandelsunternehmen mit drei Millionen Beschäftigten an 450.000 Standorten einen Umsatz von über 480 Milliarden Euro jährlich.

EU-Transparenzregister Nr.: 31200871765-41