

Von: [REDACTED]
An: MA 64 Post <post@ma64.wien.gv.at>
Gesendet am: 28.04.2026 09:23:22
Betreff: PAYUCA: Stellungnahme zum Entwurf des Wiener EU-Gebäuderichtlinie-Umsetzungsgesetzes 2026 (W-EGUG 2026)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit darf ich Ihnen die Stellungnahme der PAYUCA GmbH zum Entwurf des Wiener EU-Gebäuderichtlinie-Umsetzungsgesetzes 2026 (W-EGUG 2026) im Anhang mit der Bitte um Berücksichtigung übermitteln.

Mit der Bitte um kurze Bestätigung des Erhalts der eingebrachten Stellungnahme.

Vielen Dank!

Mit besten Grüßen

[REDACTED]

PAYUCA GmbH
[Handelskai 92, Gate 2, 3.OG, 1200 Wien](#)

Firmenbuchnummer: FN 440762f
UID-Nummer: ATU69942315
Handelsgericht: Wien, Österreich

[payuca.com](#)
[LinkedIn](#) | [Vimeo](#)

Stellungnahme zum Entwurf des Wiener EU-Gebäuderichtlinie-Umsetzungsgesetzes 2026 (W-EGUG 2026)

Betreff: Sicherstellung eines funktionierenden Marktes für Ladeinfrastruktur durch klare Trennung von Infrastruktur und Betrieb

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die PAYUCA GmbH begrüßt die Zielsetzung des vorliegenden Gesetzesentwurfs ausdrücklich. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung der Ladeinfrastruktur sind ein wesentlicher Baustein für die Erreichung der Klimaziele.

Gleichzeitig sehen wir im aktuellen Entwurf ein wesentliches strukturelles Risiko, das die praktische Wirksamkeit der Regelungen erheblich beeinträchtigen kann, und bitten um Klarstellung insbesondere von Begriffsdefinitionen.

Wir ersuchen daher um entsprechende Berücksichtigung unserer Anmerkungen im weiteren Gesetzgebungsprozess.

Vielen Dank vorab für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen

Dominik Wegmayer, Geschäftsführer

PAYUCA GmbH

Wien, am 21.04.2026

1. Zentrales Problem: Fehlende Trennung von Infrastruktur und Betrieb

Der Entwurf legt umfangreiche Verpflichtungen zur Errichtung von Ladepunkten und Infrastruktur fest, trifft jedoch keine ausreichende Klarstellung hinsichtlich des Betriebsmodells.

Ohne eine solche Klarstellung besteht die konkrete Gefahr, dass:

- Gebäudeeigentümer faktisch zum Betrieb von Ladeinfrastruktur gedrängt werden
- ineffiziente Insellösungen entstehen
- Investitionen nicht bedarfsgerecht erfolgen
- die tatsächliche Nutzung der Ladepunkte hinter den Erwartungen zurückbleibt

Erfahrungen aus anderen Märkten zeigen klar:

Die Errichtung allein garantiert keine funktionierende Ladeinfrastruktur.

2. Systemischer Fehler: Fokus auf Hardware statt Nutzung

Ein rein errichtungsgetriebener Ansatz führt erfahrungsgemäß zu:

- ungenutzten Ladepunkten
- mangelnder Wartung und Betriebsqualität
- fehlender Integration in Abrechnung, Zugangssysteme und Lastmanagement

Damit wird das eigentliche Ziel - die **tatsächliche Nutzung und Skalierung der Elektromobilität** - verfehlt.

3. Erforderliche Lösung: Betreiberbasierter Ansatz

Aus Sicht der Praxis ist zwingend erforderlich, dass das Gesetz klarstellt:

Die Verpflichtung zur Ladeinfrastruktur ist erfüllt, wenn die Voraussetzungen geschaffen werden, dass ein Betreiber jederzeit Ladepunkte installieren und betreiben kann.

Dies umfasst insbesondere:

- ausreichende Vorverkabelung und elektrische Infrastruktur
- physische und rechtliche Zugänglichkeit
- keine Verpflichtung des Eigentümers zur Anschaffung von Ladepunkten

4. Bewährtes Referenzmodell: Telekommunikation

Ein funktionierender Vergleich besteht im Bereich der Festnetzinfrastruktur:

- Eigentümer stellen passive Infrastruktur bereit
- Betreiber stellen aktive Endgeräte und Services
- Nutzer wählen flexibel Anbieter

Dieses Modell hat sich als:

- hoch effizient
- innovationsfördernd
- investitionsschonend

erwiesen und sollte als Referenz für Ladeinfrastruktur dienen.

5. Konkreter Anpassungsbedarf

Wir regen daher dringend an, im Gesetz bzw. den Erläuterungen klarzustellen, dass:

- die Verpflichtung zur Errichtung von Ladepunkten auch durch **Vorbereitung und Betreiberzugang** erfüllt werden kann
 - der Betrieb ausdrücklich durch **Dritte zulässig und vorgesehen** ist
 - keine implizite Verpflichtung zur Eigentümerstellung an Ladepunkten entsteht
 - diskriminierungsfreier Zugang für Betreiber sichergestellt wird
-

6. Konsequenzen bei fehlender Klarstellung

Ohne diese Anpassung drohen:

- erhebliche Mehrkosten für Eigentümer
- Verzögerungen in der Umsetzung
- ineffiziente Nutzung öffentlicher und privater Investitionen

Dies würde die Zielerreichung der Richtlinie gefährden.

7. Fazit

Die Transformation hin zu elektrischer Mobilität erfordert nicht nur Infrastruktur, sondern funktionierende Betriebsmodelle.

Nur durch die klare Trennung von Infrastruktur und Betrieb kann ein skalierbarer, effizienter und nutzerorientierter Markt für Ladeinfrastruktur entstehen.

8. Klarstellungen von Begriffen/Definitionen

Die Begriffe „Vorverkabelung“ und „Leitungsinfrastruktur in Form geeigneter Schutzrohre für Elektrokabel“ sollten im Gesetz bzw. zumindest in den Materialien klarer technisch abgegrenzt werden.

Derzeit bleibt offen, welcher Mindestumfang jeweils verlangt ist, insbesondere ob bei „Vorverkabelung“ bereits Kabel eingezogen sein müssen oder ob eine bloße Vorbereitung genügt.

Aus den unionsrechtlichen Leitlinien ergibt sich, dass „Vorverkabelung“ grundsätzlich Maßnahmen umfasst, die die spätere Errichtung von Ladepunkten ermöglichen, **einschließlich Kabeln, Kabeltrassen und gegebenenfalls Datenübertragung.**

Demgegenüber kann „Leitungsinfrastruktur in Form geeigneter Schutzrohre für Elektrokabel“ so verstanden werden, dass geeignete Leerrohre bzw. Schutzrohre ausreichen, also nicht zwingend bereits Kabel verlegt sein müssen.

Im Interesse der Rechtssicherheit, Planbarkeit und einheitlichen Vollzugspraxis wird daher angeregt, ausdrücklich klarzustellen, welche technischen Anforderungen unter den genannten Begriffen jeweils zu verstehen sind.