

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)

A. Problem und Ziel

Elektrofahrzeuge können einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors leisten. Ihre Zahl auf den Straßen wird in den nächsten Jahren deutlich ansteigen. Ziel der Bundesregierung ist ausweislich des Klimaschutzprogramms 2030, dass in Deutschland bis 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein sollen. Als Hindernis für den flächendeckenden Einsatz von Elektrofahrzeugen gilt unter anderem das Fehlen einer ausreichenden Ladeinfrastruktur.

Mit diesem Gesetz sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen. Das Gesetz setzt Artikel 8 Absatz 2 bis 6 der Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz (ABl. L 156 vom 19.06.2018, S. 75) in nationales Recht um (im Folgenden Gebäuderichtlinie genannt).

Die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf Parkplätzen von Wohn- und Nichtwohngebäuden kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu fördern. Mit den Vorgaben zur Errichtung einer Leitungsinfrastruktur werden zudem die notwendigen Voraussetzungen für die rasche Errichtung von Ladepunkten, wo diese erforderlich sind, geschaffen. Gleichzeitig ermöglicht die Vorbereitung der Leitungsinfrastruktur mittel- bis langfristig eine Weiterentwicklung hin zu Ladepunkten zu geringeren Kosten.

B. Lösung

Zur Erreichung der Ziele der Gebäuderichtlinie adressiert das Gesetz Wohn- und Nichtwohngebäude mit größeren Parkplätzen. Dadurch werden die Voraussetzungen geschaffen, die Möglichkeiten für das Laden von Elektrofahrzeugen zu Hause, am Arbeitsplatz und bei der Erledigung alltäglicher Besorgungen zu verbessern – zum einen durch die Schaffung einer vorbereitenden Leitungsinfrastruktur, zum anderen durch die Bereitstellung von Ladepunkten.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Mehrbedarfe durch den nachfolgend dargestellten Erfüllungsaufwand im Bereich des Bundes sind finanziell und stellenplanmäßig in den jeweiligen Einzelplänen zu erwirtschaften. Einnahmeminderungen für den Bundeshaushalt sollen mit den Mehrbedarfen nicht einhergehen.

E. Erfüllungsaufwand

Insgesamt führen die Vorgaben des vorliegenden Gesetzes zu einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 38,7 Millionen Euro über alle Adressatengruppen hinweg. Unter diesem Punkt werden die Kosten erfasst, die dadurch entstehen, dass bei Neubau bzw. größerer Renovierung von Gebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen in Wohngebäuden künftig jeder Stellplatz, in Nichtwohngebäuden jeder fünfte Stellplatz mit Schutzrohren für Elektro- und Datenleitungen auszustatten und in Nichtwohngebäuden zudem ein Ladepunkt zu errichten ist.

Ab dem Jahr 2025 entstehen weitere einmalige Umstellungskosten in Höhe von rund 739 Millionen Euro, ebenfalls über alle Adressatengruppen hinweg, für die Errichtung von jeweils einem Ladepunkt in allen Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen.

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger, in Gestalt von Wohnungseigentümern, die ihre Wohnung selbst bewohnen, und Organisationen ohne Erwerbszweck (beispielsweise Vereine, Verbände, Kirchen, Non-Profit-Organisationen) ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 5,5 Millionen Euro. Der einmalige Umstellungsaufwand liegt bei ca. 65 Millionen Euro.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft, einschließlich der Privatpersonen, die ihr Wohnungseigentum vermieten, ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 30,7 Millionen Euro. Der einmalige Umstellungsaufwand liegt bei etwa 622 Millionen Euro.

Um die Belastungen insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen so gering wie möglich zu halten, findet das Gesetz keine Anwendung auf Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von ihnen selbst genutzt werden.

Da mit diesem Regelungsvorhaben ausschließlich EU-Recht eins zu eins umgesetzt wird, handelt es sich hierbei nicht um einen Anwendungsfall der Bürokratiebremse.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 2,5 Millionen Euro. Der einmalige Umstellungsaufwand liegt bei rund 52 Millionen Euro.

F. Weitere Kosten

Keine.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 20. Mai 2020

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität
(Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend sind das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 989. Sitzung am 15. Mai 2020 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigelegten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade-
und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität
(Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)**

Der Text des Gesetzentwurfs und der Begründung ist gleich
lautend mit der Bundestagsdrucksache 19/18962.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKR-G**Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (NKR-Nr. 5121, BMWi)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	5,5 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	65,2 Mio. Euro
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	30,6 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	621,7 Mio. Euro
Verwaltung	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	2,5 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	51,9 Mio. Euro
Umsetzung von EU-Recht	Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1 Umsetzung hinausgegangen wird.
Evaluierung	Das Gesetz wird fünf Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert.
Ziele:	Weitere Verbreitung der Elektromobilität durch Schaffung vorbereitender Maßnahmen für die Lade- und Leitungsinfrastruktur; Beschleunigung des Ausbaus der Lade- und Leitungsinfrastruktur.
Kriterien/Indikatoren:	Anzahl der Unternehmererklärungen zur errichteten Lade- und Leitungsinfrastruktur; Verbreitung von Elektrofahrzeugen und Ladepunkten; Umwandlung von Leitungsinfrastruktur in Ladepunkte.
Datengrundlage:	Daten des Statistischen Bundesamtes zur Anzahl der Elektrofahrzeuge und Ladepunkte; Daten der Länder.
KMU-Betroffenheit	Das Gesetz findet keine Anwendung auf Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und von ihnen genutzt werden.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben sollen die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2018/844 zum Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich umgesetzt werden.

Das Regelungsvorhaben sieht folgende Maßnahmen vor:

- In neuen Wohngebäuden bzw. bei einer größeren Renovierung eines Wohngebäudes (d.h. Renovierung eines Gebäudes, bei der mehr als 25 Prozent der Oberfläche der Gebäudehülle einer Renovierung unterzogen werden) mit mehr als zehn Stellplätzen sind künftig alle Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität auszustatten.
- In neuen Nichtwohngebäuden bzw. bei einer größeren Renovierung eines Nichtwohngebäudes mit mehr als zehn Stellplätzen ist jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur auszustatten und mindestens ein Ladepunkt zu errichten.
- Bis zum 1. Januar 2025 ist zudem jedes Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen mit mindestens einem Ladepunkt auszustatten.

Öffentliche Gebäude, die gemäß der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bereits vergleichbaren Anforderungen unterliegen, sind von den Regelungen ausgenommen.

II.1. Erfüllungsaufwand

Für die Schätzung des Erfüllungsaufwands wurden aufgrund der unterschiedlichen Technologien Einzelfallkosten für die drei Adressatengruppen sowie für die verschiedenen Kategorien von Gebäuden ermittelt. Die Kosten der Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität werden auf 2.300 Euro bis 2.700 Euro pro Gebäude geschätzt. Für einen Ladepunkt werden Kosten von 3.700 Euro bis 8.700 Euro erwartet. Bei der Ermittlung des Erfüllungsaufwandes wird zudem eine Sanierungsrate für bestehende Gebäude von 2,5% pro Jahr angenommen. Die Fallzahlen wurden unter der Annahme geschätzt, dass bestehende und geplante Fördermaßnahmen im Bereich der Ladeinfrastruktur ebenfalls zu dem Ausbau der Ladeinfrastruktur bis 2025 beitragen werden.

Bürgerinnen und Bürger

Von der Regelung betroffen sind Wohnungseigentümer, die selbst ihre Wohnung bewohnen (Wohngebäude) sowie Verbände, Kirchen, Non-Profit-Organisationen und weitere Organisationen ohne Erwerbszweck (Nichtwohngebäude). Insgesamt entsteht der Bürgerinnen und Bürger jährlicher Erfüllungsaufwand von 5,5 Mio. Euro sowie einmaliger Erfüllungsaufwand von 65,2 Mio. Euro.

Wohngebäude

Das Ressort schätzt, dass insgesamt 800.000 Eigentümer als Teil einer Wohnungseigentümergeinschaft mit mehr als 10 Wohnungen anteilig die Kosten für bauliche Veränderungen tragen. Das Ressort nimmt zudem an, dass der jährliche Zuwachs an Wohneigentümer 1% beträgt. Daraus ergibt sich eine Fallzahl von etwa 8.000 Wohnungseigentümer, die pro Jahr die Kosten für Leitungsinfrastruktur bei neuen Wohngebäuden tragen werden. Da größere Wohngebäude mit mehr als zehn Wohnungen durchschnittlich 20 Wohnungen haben, geht das Ressort von einem Kostenanteil von 5 % pro Wohnungseigentümer aus. Bei geschätzten Gesamtkosten der Leitungsinfrastruktur von 2.300 Euro pro Gebäude, entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand von 920.000 Euro.

Bei einer Sanierungsquote von 2,5% pro Jahr werden weitere 20.000 Wohnungseigentümer 5% der Kosten der Leitungsinfrastruktur bei einer Renovierung tragen müssen. Bei geschätzten Kosten der Leitungsinfrastruktur von 2.700 Euro pro Gebäude ergibt sich daraus jährlicher Erfüllungsaufwand von 2,7 Mio. Euro.

Nichtwohngebäude

Das Ressort schätzt nachvollziehbar, dass von 3 Mio. Nichtwohngebäuden, etwa 101.000 über 10 bis 20 Stellplätze verfügen (3,4%). Wenn diese Quote auf die geschätzt 850 Baufertigstellungen für Bauherren ohne Erwerbszweck (z.B. Verbände, Kirchen, Non-Profit-Organisationen) übertragen wird, ergibt sich eine Fallzahl von rund 30 neuen Nichtwohngebäuden pro Jahr. Für diese Gebäude muss jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität ausgestattet werden und mindestens ein Ladeplatz pro Gebäude errichtet werden. Das Ressort schätzt die Gesamtkosten auf rund 3.900 Euro pro Gebäude. Daraus entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt rund 115.000 Euro.

Das Ressort schätzt zudem, dass rund 460 Nichtwohngebäude, die über 10 bis 20 Stellplätze verfügen, pro Jahr renoviert werden und damit ebenfalls mit der Leitungsinfrastruktur und einem Ladeplatz ausgestattet werden müssen. Daraus entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 1,8 Mio. Euro.

Einmaliger Erfüllungsaufwand ergibt sich für geschätzt 9.600 Nichtwohngebäude die über mehr als 20 Stellplätze verfügen. Bei geschätzten Kosten eines Ladepunktes von 6.800 Euro pro Gebäude entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von 65,2 Mio. Euro.

Wirtschaft

Der Wirtschaft entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand von 30,6 Mio. Euro sowie einmaliger Erfüllungsaufwand von 621,7 Mio. Euro.

Wohngebäude

Von den Regelungen betroffen sind private Eigentümer von Wohngebäuden mit mehr als 10 Mietwohnungen. Das Ressort schätzt, dass von rund 19 Mio. Wohngebäuden etwa 280.000 (1,5%) mehr als 10 Wohnungen haben und nach 1955 gebaut wurden (und damit Stellplätze vorgesehen haben). Nach der Übertragung dieser Quote auf neu gebaute Wohngebäude und nach dem Abzug der Wohnungseigentümer ergibt sich eine Fallzahl von rund 1.440 Wohngebäuden pro Jahr. Bei geschätzten Gesamtkosten der Leitungsinfrastruktur von 2.300 Euro pro Gebäude entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand von 3,3 Mio. Euro.

Das Ressort erwartet, dass rund 6.300 weitere Wohngebäude pro Jahr renoviert werden, woraus bei Kosten der Leitungsinfrastruktur von 2.700 Euro pro Gebäude jährlicher Erfüllungsaufwand von 16,8 Mio. Euro entsteht.

Nichtwohngebäude

Das Ressort erwartet, dass von etwa 15.500 Baufertigstellungen, rund 560 Gebäude über 10 bis 20 Stellplätze verfügen. Bei Gesamtkosten der Leitungsinfrastruktur und eines Ladepunktes von rund 7.000 Euro pro Gebäude ergibt sich jährlicher Erfüllungsaufwand von 3,9 Mio. Euro.

Darüber hinaus werden geschätzt 1.130 Nichtwohngebäude renoviert. Daraus entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand von 6,6 Mio. Euro.

Für geschätzt 112.000 Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand für die Errichtung von mindestens einem Ladepunkt pro Gebäude. Bei Kosten eines Ladepunktes von rund 5.600 Euro pro Gebäude ergibt sich einmaliger Erfüllungsaufwand von 621,7 Mio. Euro.

Verwaltung

Da die öffentliche Verwaltung Wohngebäude hauptsächlich als kommunales Wohnungsbaunternehmen in der Rechtsform einer GmbH oder einer AG errichtet, werden keine Vorgaben für Wohngebäude der Verwaltung zugeordnet. Aus Vorgaben für Nichtwohngebäude entsteht der Verwaltung jährlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt 2,5 Mio. Euro sowie einmaliger Erfüllungsaufwand von 51,9 Mio. Euro.

Von etwa 1.900 Baufertigstellungen für öffentliche Bauherren verfügen geschätzt rund 65 Gebäude über 10 bis 20 Stellplätze. Bei Kosten der Leitungsinfrastruktur und eines Ladepunktes von 8.700 Euro pro Gebäude entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 560.000 Euro.

Renoviert werden geschätzt rund 220 Gebäude pro Jahr, woraus sich bei Kosten von 8.900 Euro pro Gebäude jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 2 Mio. Euro ergibt.

Für rund 7.700 Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen entstehen einmalige Kosten der Errichtung eines Ladepunktes. Bei Kosten von rund 6.800 Euro pro Gebäude entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 51,9 Mio. Euro.

II.2. Umsetzung von EU-Recht

Mit dem Regelungsvorhaben soll Artikel 8 Absatz 2 bis 6 der Richtlinie (EU) 2018/844 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz umgesetzt werden. Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1 Umsetzung hinausgegangen wird.

II.3. Evaluierung

Das Vorhaben wird fünf Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Die Evaluation soll feststellen, ob die Ziele, Elektromobilität durch Schaffung vorbereitender Maßnahmen für die Lade- und Leitungsinfrastruktur zu verbreiten sowie den Ausbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur in Gebäuden zu beschleunigen, erreicht werden konnten. Des Weiteren soll untersucht werden, ob weitergehende Vorgaben zur Errichtung von Ladepunkten zweckdienlich sind. Im Rahmen der Evaluierung wird ebenfalls untersucht, ob sich der Erfüllungsaufwand im prognostizierten Rahmen hält und ob keine unverhältnismäßigen Belastungen für die Verpflichteten geschaffen wurden.

Als Indikator werden die Anzahl der in den einzelnen Bundesländern vorgelegten Unternehmererklärungen über die errichtete Lade- und Leitungsinfrastruktur sowie die Daten zur Verbreitung von Elektrofahrzeugen und Ladepunkten ausgewertet. Die Evaluierung wird auch untersuchen, inwieweit die vorbereitenden Maßnahmen für die Leitungsinfrastruktur ausreichend Anreiz bieten, diese in Ladepunkte umzuwandeln. Das entsprechende Datenmaterial soll mit Hilfe des Statistischen Bundesamtes und der Länder aufbereitet werden.

II. 4 KMU Betroffenheit

Das Gesetz findet keine Anwendung auf Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und von ihnen genutzt werden. Darüber hinaus sind

die Vorgaben für Bestandsgebäude nicht zu erfüllen, wenn die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur in bestehenden Gebäuden 7 Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Mayer-Bonde
Berichterstatlerin

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 989. Sitzung am 15. Mai 2020 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt die Absicht der Bundesregierung, Artikel 8 Absatz 2 bis 6 der Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz (ABl. L 156 vom 19.06.2018, S. 75) in nationales Recht zu transformieren.
- b) Der Bundesrat stellt fest, dass sichergestellt werden muss, dass bei den Ladeeinrichtungen auch dann ausreichend Strom verfügbar ist, wenn mehrere Verbraucher gleichzeitig darauf zugreifen, um ihre Fahrzeuge zu laden. Die heutigen Stromnetze sind darauf nicht überall ausgelegt. Ladeengpässe drohen etwa, wenn Ortsnetztrafos zu klein und Erdkabel zu dünn sind. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Das Versorgungsnetz darf keinen Kapazitätsengpass vor der Ladeinfrastruktur bilden. Zuständigkeit und Verantwortlichkeit für Lückenschlüsse beziehungsweise ein Ausbau der Versorgungsnetzinfrastruktur sind klar und eindeutig zu regeln. Die Installation und Bereitstellung von Leitungen und entsprechender elektrischer Leistung – zumindest bis zur Grundstücksgrenze – ist eine Aufgabe der (kommunalen) Daseinsvorsorge.
- c) Der vorliegende Gesetzentwurf zeigt einmal mehr auf, wie wichtig eine zeitnahe Lösung für die steuerrechtlichen Restriktionen (in Zusammenhang mit der sogenannten „erweiterten Gewerbesteuerkürzung“) beim „Mieterstrom“ ist. Sinnvolle Nutzungen beziehungsweise Kopplungen und damit ein erfolgsversprechender Beitrag auch zum Thema „Elektromobilität“ in Verbindung mit „Mieterstrom“ scheitern derzeit an der geringen Praxistauglichkeit und Zukunftsorientiertheit der bundesgesetzlichen Vorgaben.

2. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Die europäischen und nationalen Klimaziele erfordern ein konsequentes Handeln bei der Elektrifizierung des Verkehrs. Hierzu bedarf es eines zügigen und bedarfsgerechten Auf- und Ausbaus einer leistungsfähigen und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, die mit transparenten Vergütungs- und Abrechnungssystemen zu angemessenen Preisen diskriminierungsfrei genutzt werden kann.
- b) Da im Markt gegenwärtig nicht erkennbar ist, dass der zur Erreichung der Klimaziele an und in Gebäuden erforderliche Ladeinfrastrukturaufbau sich allein mit Marktmechanismen vollziehen lässt, zielt die ordnungsrechtliche Inpflichtnahme von Privatinvestoren im vorliegenden Gesetzentwurf grundsätzlich in die richtige Richtung. Erfahrungen im Bereich gebäudebezogener Energieeffizienz zeigen, dass eine normative Flankierung – insbesondere in Verbindung mit vorgelagerter staatlicher Förderung – eine Steuerungswirkung entfalten kann, indem sie für die Immobilienbranche mit den dort üblichen längerfristigen Investitionszyklen einen verbindlichen Orientierungsrahmen und die erforderliche Planungssicherheit schafft.

3. Zum Gesetzentwurf allgemein und zu § 8 und § 9 GEIG

- a) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, ein Monitoring über den Ausbau der Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur einzuführen und regelmäßig über den Fortschritt des Ausbaus zu berichten.
- b) Der Bundesrat bittet, die im Gesetzentwurf vorgesehenen Auslösetatbestände für Nachrüstverpflichtungen für bestehende Wohn- und Nichtwohngebäude im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu erweitern. Dabei bittet er, insbesondere weitere, unabhängige Auslösetatbestände für Nachrüstverpflichtungen bei „Renovierung eines Park- oder Stellplatzes“, „Renovierung der elektrischen Infrastruktur des Gebäudes“ oder „Renovierung der elektrischen Infrastruktur eines Park- oder Stellplatzes“ in geeigneter Weise zu definieren und in das Gesetz aufzunehmen.

4. Zu § 13 Absatz 1 GEIG

Der Bundesrat bittet im weiteren Gesetzgebungsverfahren um eine Ergänzung der Ausnahmen, wenn eine technische Unmöglichkeit vorliegt oder bei der Versagung wegen brandschutzrechtlicher Erfordernisse durch die zuständige Bauaufsichtsbehörde.

Begründung:

Bei Vorliegen einer technischen Unmöglichkeit oder aufgrund einer Unmöglichkeit wegen Brandschutzbestimmungen sollte von einer Pflicht zur Ausstattung mit Ladeinfrastruktur abgesehen werden.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Ziffer 1 (Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt das Anliegen des Bundesrates zur Kenntnis.

Der vorliegende Gesetzentwurf betrifft den Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur. Es sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, den Ausbau der Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen.

Der Gesetzentwurf lässt die allgemeine Verpflichtung der Betreiber von Energieversorgungsnetzen unberührt, ein sicheres, zuverlässiges und leistungsfähiges Energieversorgungsnetz zu betreiben, zu warten und bedarfsgerecht zu optimieren, zu verstärken und auszubauen (§ 11 Absatz 1 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)). Der erforderliche Netzausbau muss jedoch volkswirtschaftlich effizient erfolgen. Durch einen intelligenten Einsatz von flexiblen Verbrauchseinrichtungen wie beispielsweise Elektromobilen, Wärmepumpen oder Speichern kann ein ineffizienter Ausbau der Verteilernetze auf das letzte Kilowatt für seltene Spitzenlastzeiten vermieden und der Hochlauf der Elektromobilität unterstützt werden. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie führt auf Basis eines Gutachtens aktuell einen Diskussionsprozess mit den relevanten Stakeholdern zur Weiterentwicklung des Rechtsrahmens (§ 14a EnWG) und wird einen eventuell erforderlichen Rechtsetzungsentwurf im Laufe dieses Jahres vorlegen.

Der vorliegende Gesetzentwurf lässt ebenfalls Fragen im Zusammenhang mit dem sogenannten „Mieterstrom“ unberührt. Um den Zubau von Mieterstromprojekten weiter zu steigern, plant die Bundesregierung eine Anpassung der bundesrechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beim Mieterstromzuschlag im Erneuerbaren-Energien-Gesetz (EEG). Grundlage sind die Empfehlungen im Mieterstrombericht der Bundesregierung von September 2019.

Zu Ziffer 2 (Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung nimmt das Anliegen des Bundesrates zur Kenntnis.

Der vorliegende Gesetzentwurf betrifft den Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur. Es sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, den Ausbau der Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen.

Zu Ziffer 3 (Gesetzentwurf allgemein und §§ 8 und 9 GEIG)

Dem Anliegen des Bundesrates unter Nummer a) der Stellungnahme, trägt der Gesetzentwurf bereits Rechnung. In der Begründung des Gesetzentwurfs ist die Evaluierung des GEIG wie folgt festgelegt:

Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden wird fünf Jahre nach seinem Inkrafttreten evaluiert. Hierdurch soll festgestellt werden, ob der Zweck des Gesetzes, die weitere Verbreitung der Elektromobilität durch Schaffung vorbereitender Maßnahmen für die Lade- und Leitungsinfrastruktur sowie deren Ausbau in Gebäuden zu beschleunigen und Gebäude hierfür als Hebel zu nutzen, erreicht werden konnte. Des Weiteren soll untersucht werden, ob weitergehende Vorgaben zur Errichtung von Ladepunkten zweckdienlich sind. Ferner wird untersucht, ob sich der Erfüllungsaufwand im prognostizierten Rahmen hält und durch die gesetzliche Neuregelung keine unverhältnismäßigen Belastungen für die Verpflichteten geschaffen wurden.

Mit Unterstützung der Länder kann für die Evaluierung die Zahl der in den einzelnen Bundesländern vorgelegten Unternehmererklärungen ausgewertet werden. Dies ermöglicht es, zunächst einen Überblick über die umgesetzten

Maßnahmen zu erhalten. Des Weiteren muss untersucht werden, ob ein Zusammenhang zwischen den umgesetzten Maßnahmen und der Verbreitung von Elektrofahrzeugen und Ladepunkten, auch in räumlicher und regionaler Hinsicht, erkennbar wird. Unter Umständen ist eine Erhöhung der Anforderungen für Ladepunkte zu prüfen, um die Verbreitung von Elektrofahrzeugen ausreichend zu unterstützen. Für die Evaluierung dürfte ebenfalls von Interesse sein, inwieweit die vorbereitenden Maßnahmen für die Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausreichend Anreiz bieten, diese zu einem späteren Zeitpunkt tatsächlich in Ladepunkte umzuwandeln. Das entsprechende Datenmaterial zur Zahl der Elektrofahrzeuge und Ladepunkte, sowie deren räumliche und regionale Verteilung, kann mit Hilfe des Statistischen Bundesamtes aufbereitet werden.

Die Bitten des Bundesrates unter Nummer b) (zu § 8 und § 9 GEIG) lehnt die Bundesregierung ab.

Artikel 8 Absatz 5 Satz 1 Fall 2 der EU-Gebäuderichtlinie regelt die Pflicht zur Ausstattung bestehender Wohngebäude mit Leitungsinfrastruktur. Artikel 8 Absatz 2 Satz 1 Fall 2 der EU-Gebäuderichtlinie regelt die Pflicht zur Ausstattung bestehender Nichtwohngebäude mit Lade- und Leitungsinfrastruktur. Die EU-Gebäuderichtlinie legt fest, dass die Verpflichtungen zur Ausstattung mit Lade- und Leitungsinfrastruktur nur bestehen, wenn ein bestehendes Wohngebäude oder Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen einer größeren Renovierung unterzogen wird und die Renovierung zusätzlich entweder den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes bzw. bei einem an das Gebäude angrenzenden Parkplatz den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfasst. Die größere Renovierung ist in der EU-Gebäuderichtlinie definiert. Diese Vorgaben werden durch die Regelung in § 8 des GEIG für bestehende Wohngebäude und durch die Regelung in § 9 des GEIG für bestehende Nichtwohngebäude eins-zu-eins in nationales Recht umgesetzt. Daran hält die Bundesregierung fest.

Das Gesetz berücksichtigt die vorgegebenen Ziele der EU-Gebäuderichtlinie sowie die Interessen der Gebäudeeigentümer und Mieter gleichermaßen. Ein Ausgleich wird dadurch erreicht, dass die Vorgaben der EU-Gebäuderichtlinie eins-zu-eins in nationales Recht umgesetzt werden. Damit lassen sich die Ziele der EU-Gebäuderichtlinie erreichen, gleichzeitig werden die Gebäudeeigentümer, als Adressaten dieses Gesetzes, nicht übermäßig belastet. Für die weitere Verbreitung der Elektromobilität ist zudem wichtig, dass der Ausbau der Lade- und Leitungsinfrastruktur bedarfsorientiert erfolgt.

Zu Ziffer 4 (§ 13 Absatz 1 GEIG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Generelle Ausnahmen von den Vorgaben zur Ausstattung von Gebäuden mit Leitungs- und Ladeinfrastruktur für Elektromobilität wegen technischer Unmöglichkeit oder wegen brandschutzrechtlicher Erfordernisse sieht die EU-Gebäuderichtlinie nicht vor. § 5 Absatz 1 des GEIG stellt klar, dass bei der Errichtung eines Ladepunktes die gesetzlichen Mindestanforderungen an den Aufbau und den Betrieb von Ladepunkten zu beachten sind. Dazu gehören auch brandschutzrechtliche Vorschriften. Des Weiteren ist der Brandschutz in Gebäuden Teil des Bauordnungsrechts des jeweiligen Landes und liegt somit in der alleinigen Zuständigkeit der Länder.

Falls aus technischen Gründen die Erfüllung der Pflichten zum Einbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur zu besonders hohen Kosten führt, trägt die Ausnahmeregelung des § 13 Absatz 1 des GEIG – in Übereinstimmung mit Artikel 8 Absatz 6 Buchstabe c der EU-Gebäuderichtlinie – solchen Situationen bereits Rechnung. Danach kommen die Pflichten der §§ 8 bis 10 GEIG nicht zur Anwendung, sofern bei einer größeren Renovierung eines bestehenden Gebäudes die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur 7 Prozent der Gesamtkosten der größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten.