

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft und Energie (9. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
– Drucksache 19/18962 –**

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

- b) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 19/19366 –**

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

A. Problem

Zu den Buchstaben a und b

Schaffung von Voraussetzungen, die Möglichkeiten für das Laden von Elektrofahrzeugen zu Hause, am Arbeitsplatz und bei der Erledigung alltäglicher Besorgungen durch die Erstellung einer vorbereitenden Leitungsinfrastruktur und die Bereitstellung von Ladepunkten auf Parkplätzen von Wohn- und Nichtwohngebäuden sicherzustellen.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/18962 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Annahme einer Entschließung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe b

Einstimmige Erledigterklärung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/19366.

C. Alternativen

Zu den Buchstaben a und b

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Zu den Buchstaben a und b

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

Zu den Buchstaben a und b

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

Zu den Buchstaben a und b

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

Zu den Buchstaben a und b

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.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Wurden nicht erörtert.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Zu den Buchstaben a und b

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

Zu den Buchstaben a und b

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. In § 4 Satz 4 werden nach dem Wort „Zählerplatz“ die Wörter „den Einbau intelligenter Messsysteme für ein Lademanagement“ eingefügt.
2. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 6

Zu errichtende Wohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen“.

- b) In dem Wortlaut wird jeweils das Wort „zehn“ durch das Wort „fünf“ ersetzt.
3. § 7 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 7

Zu errichtende Nichtwohngebäude mit mehr als sechs Stellplätzen“.

- b) In dem Wortlaut vor der Nummerierung wird jeweils das Wort „zehn“ durch das Wort „sechs“ ersetzt.
 - c) In Nummer 1 wird das Wort „fünfte“ durch das Wort „dritte“ ersetzt.
4. § 10 wird wie folgt geändert:
 - a) Der Wortlaut wird Absatz 1.
 - b) Die folgenden Absätze 2 und 3 werden angefügt:

„(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 2, des § 9 Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 2 Nummer 2 angewendet werden.“

5. Die Überschrift des Abschnitts 5 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 5

Gemischt genutzte Gebäude, Lade- und Leitungsinfrastruktur im Quartier, Unternehmererklärung und Ausnahmen“.

6. § 11 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 3 wird vor den Wörtern „gemischt genutzte Gebäude“ das Wort „bestehende“ eingefügt.
- b) Die folgenden Absätze 4 und 5 werden angefügt:

„(4) Überwiegt bei einem zu errichtenden gemischt genutzten Gebäude, das aus einem getrennt als Wohngebäude oder Nichtwohngebäude zu behandelnden Teil besteht, die Nutzung als Wohngebäude und verfügt das Gebäude insgesamt über mehr als fünf Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als fünf an das Gebäude angrenzende Stellplätze, finden die Vorschriften dieses Gesetzes über zu errichtende Wohngebäude Anwendung. Die Rechtsfolgen nach diesem Gesetz richten sich für alle Stellplätze nach der überwiegenden Art der Nutzung des Gebäudes.“

„(5) Überwiegt bei einem zu errichtenden gemischt genutzten Gebäude, das aus einem getrennt als Wohngebäude oder Nichtwohngebäude zu behandelnden Teil besteht, die Nutzung als Nichtwohngebäude und verfügt das Gebäude insgesamt über mehr als sechs Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als sechs an das Gebäude angrenzende Stellplätze, finden die Vorschriften dieses Gesetzes über zu errichtende Nichtwohngebäude Anwendung. Die Rechtsfolgen nach diesem Gesetz richten sich für alle Stellplätze nach der überwiegenden Art der Nutzung des Gebäudes.“

7. Nach § 11 wird folgender § 12 eingefügt:

„§ 12

Lade- und Leitungsinfrastruktur im Quartier

(1) Bauherren oder Eigentümer, deren Gebäude in räumlichem Zusammenhang stehen, können Vereinbarungen über eine gemeinsame Ausstattung von Stellplätzen mit Leitungsinfrastruktur oder Ladepunkten treffen, um die jeweiligen Anforderungen nach den §§ 6 bis 10 zu erfüllen. Gegenstand von Vereinbarungen nach Satz 1 können insbesondere sein:

1. die gemeinsame Ausstattung mit Leitungsinfrastruktur oder die gemeinsame Errichtung von Ladepunkten,
2. die Benutzung von Grundstücken, deren Betreten und die Führung von Leitungen über Grundstücke.

(2) Dritte, insbesondere Energieversorgungsunternehmen, können an Vereinbarungen im Sinne des Absatzes 1 beteiligt werden.

(3) Die Vereinbarung ist der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen.

(4) Eine Vereinbarung im Sinne des Absatzes 1 bedarf der Schriftform, soweit nicht durch Rechtsvorschriften eine andere Form vorgeschrieben ist.

(5) Die Regelungen der Absätze 1 bis 3 sind entsprechend anwendbar, wenn die Gebäude, die im räumlichen Zusammenhang stehen und nach den Absätzen 1 und 2 gemeinsam Anforderungen dieses Gesetzes erfüllen, einem Eigentümer gehören. An die Stelle der Vereinbarung nach Absatz 1 tritt eine schriftliche Dokumentation des Eigentümers, die der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen ist.“

8. Die bisherigen §§ 12 und 13 werden die §§ 13 und 14.

9. Der bisherige § 14 wird § 15 und Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 werden die Wörter „oder § 9“ gestrichen, wird das Wort „fünfte“ durch das Wort „dritte“ ersetzt und wird das Wort „oder“ gestrichen.

b) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. entgegen § 9 nicht dafür sorgt, dass mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet und mindestens ein Ladepunkt errichtet wird, oder“.

c) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 4.

10. Der bisherige § 15 wird § 16 und in Satz 1 werden die Wörter „Ablauf des 10. März 2021“ durch die Wörter „dem Inkrafttreten dieses Gesetzes nach § 17“ ersetzt.

11. Der bisherige § 16 wird § 17.;

b) den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/19366 für erledigt zu erklären;

c) folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. ein Vorziehen der Evaluierung des Gesetzes auf das Jahr 2023 zu prüfen,
2. in der Evaluierung auch zu untersuchen,
 - wie sich die Elektromobilität, die Ladeinfrastruktur, die Verteilnetzkapazitäten und die Kosten für Hausanschlüsse seit dem Inkrafttreten des Gesetzes entwickelt haben,
 - inwieweit einerseits die Förderung und andererseits die Vorgaben des Gesetzes zu dieser Entwicklung beigetragen haben,
 - wie sich Quartierslösungen beim Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur entwickelt haben,
 - welche Hemmnisse für die Nutzung von Ladeinfrastruktur bestehen,
 - wie die Vorgaben der EU-Gebäuderichtlinie zur Ausstattung von Gebäuden mit Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union umgesetzt wurden;

3. für die nationale Umsetzung der Verpflichtungen aus Artikel 8 der Gebäude-Energieeffizienzrichtlinie die Möglichkeit alternativer Erfüllungsoptionen (insbesondere Quartierslösungen) zu prüfen und mit der Europäischen Kommission zu erörtern.

II. Der Deutsche Bundestag bittet die Bauministerkonferenz, soweit noch nicht geschehen, die Musterbauordnung und die Muster-Garagenverordnung mit Blick auf den Aufbau von Ladeinfrastruktur zu überprüfen und Hemmnisse zum schnelleren Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beseitigen.“

Berlin, den 10. Februar 2021

Der Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Klaus Ernst
Vorsitzender

Dr. Andreas Lenz
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Dr. Andreas Lenz**A. Allgemeiner Teil****I. Überweisung**

Zu Buchstabe a

Der Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf **Drucksache 19/18962** wurde in der 158. Sitzung des Deutschen Bundestages am 7. Mai 2020 an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie zur Federführung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Finanzausschuss, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe b

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung auf **Drucksache 19/19366** wurde in der 163. Sitzung des Deutschen Bundestages am 28. Mai 2020 an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie zur Federführung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Finanzausschuss, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD schicken voraus, zur Erreichung der Ziele der Gebäuderichtlinie setze das Gesetz bei Wohn- und Nichtwohngebäuden mit größeren Parkplätzen an. Dadurch würden 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. In einem zu errichtenden Wohngebäude beziehungsweise bei einer größeren Renovierung eines Wohngebäudes, das über mehr als zehn Stellplätze verfügt, seien künftig alle Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten. Bei Neubau beziehungsweise größerer Renovierung eines Nichtwohngebäudes, welches mehr als zehn Stellplätze hat, sei jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten. Zusätzlich sei mindestens ein Ladepunkt zu errichten. Nach dem 1. Januar 2025 müsse zudem jedes Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen mit mindestens einem Ladepunkt ausgestattet sein. Auf Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von ihnen selbst genutzt werden, finde das Gesetz keine Anwendung. Des Weiteren seien die Vorgaben des Gesetzes für Bestandsgebäude dann nicht zu erfüllen, wenn die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur in bestehenden Gebäuden 7 Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung des Gebäudes überschritten. Öffentliche Gebäude, die gemäß der Umsetzung der EU-Richtlinie für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) bereits vergleichbaren Anforderungen unterlägen, würden von den Regelungen für zu errichtende Gebäude und Bestandsgebäude ausgenommen. Um Verstöße gegen das Gesetz wirksam sanktionieren zu können, würden neue Ordnungswidrigkeitstatbestände mit Bußgeldbewehrung geschaffen. In Umsetzung der Gebäuderichtlinie werde das Gesetz nur die Ladeinfrastruktur für Personenkraftfahrzeuge und Lieferfahrzeuge betreffen.

Zu Buchstabe b

Der Text des Gesetzentwurfs der Bundesregierung und dessen Begründung sind gleich lautend mit der Drucksache 19/18962.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 in seiner 130. Sitzung am 10. Februar 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in geänderter Fassung.

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 in seiner 115. Sitzung am 10. Februar 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in geänderter Fassung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 in seiner 73. Sitzung am 7. Oktober 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 in seiner 99. Sitzung am 10. Februar 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in geänderter Fassung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 in seiner 96. Sitzung am 10. Februar 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in geänderter Fassung.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 in seiner 69. Sitzung am 10. Februar 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in geänderter Fassung.

Zu Buchstabe b

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz**, der **Finanzausschuss**, der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**, der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** sowie der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** haben jeweils in ihren Sitzungen am 10. Februar 2021 empfohlen, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 19/19366 für erledigt zu erklären.

Der **Haushaltsausschuss** hat in seiner 73. Sitzung am 7. Oktober 2020 empfohlen, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 19/19366 für erledigt zu erklären.

Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** gemäß Einsetzungsantrag (Drucksache 19/1837) in seiner 44. Sitzung am 6. Mai 2020 mit dem Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG) (Bundesratsdrucksache 111/20) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

Das Gesetz steht mit den Zielen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie im Einklang. Das Regelungsvorhaben hat voraussichtlich Auswirkungen auf den Bereich Emission von Luftschadstoffen (Indikator 3.2.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, da der Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität zur weiteren Verbreitung von Elektrofahrzeugen beitragen kann. Hierdurch kann die Emission von Luftschadstoffen reduziert werden. Das Regelungsvorhaben trägt zudem zur Erreichung der Ziele im Bereich Endenergieverbrauch im Personenverkehr (Indikator 11.2.b) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bei, indem durch den Aufbau einer Lei-

tungs- und Ladeinfrastruktur in Gebäuden die weitere Verbreitung von Elektrofahrzeugen und damit von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben unterstützt wird. Der Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität kann auf lange Sicht dazu beitragen, die Nutzung fossiler Energieträger im Verkehrssektor zu minimieren.

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Sustainable Development Goals (SDGs) und Indikatoren:

- SDG 3 – Gesundheit und Wohlergehen
- Indikator 3.2.a – Emissionen von Luftschadstoffen und
- Indikator 11.2.b – Endenergieverbrauch im Personenverkehr

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.

IV. Petitionen

Dem Ausschuss lag eine Petition vor, zu der der Petitionsausschuss eine Stellungnahme nach § 109 Absatz 1 Satz 2 GO-BT angefordert hat.

Petition auf Ausschussdrucksache 19(9)953:

Mit der Petition wird gefordert, dass ein Teil der von Arbeitgebern für ihre Mitarbeiter bereitzustellenden Parkplätze mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge ausgestattet sein müsse.

Der Ausschuss für Wirtschaft und Energie hat die Gesetzentwürfe auf den Drucksachen 19/18962 und 19/19366 in seiner 105. Sitzung am 10. Februar 2021 abschließend beraten. Die Petition wurde in den Beratungsprozess zu der Vorlage einbezogen.

V. Abgelehnte Anträge

Zu Buchstabe a

Der folgende von der Fraktion der FDP eingebrachte Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(9)781 fand im Ausschuss keine Mehrheit:

Der Ausschuss für Wirtschaft und Energie empfiehlt dem Deutschen Bundestag, den Gesetzentwurf mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. § 2 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

""größere Renovierung" die Renovierung eines Gebäudes, bei der die Gesamtkosten der Renovierung der Gebäudehülle oder der gebäudetechnischen Systeme 25 Prozent des Gebäudewerts – den Wert des Grundstücks, auf dem das Gebäude errichtet wurde, nicht mitgerechnet – übersteigen,"

2. § 2 Nr. 10 wird wie folgt gefasst:

""Leitungsinfrastruktur" alle erforderlichen Installationsrohre zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen in später nicht mehr zugänglichen Bereichen in Gebäuden oder im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang von Gebäuden vom Stellplatz über den Zählpunkt eines Anschlussnutzers bis zum Haus- oder Grundstücksanschluss,"

*Begründung**Zu Nummer 1*

Die im Gesetzentwurf verwendete Option aus der EU-Richtlinie 2010/31/EU ist lediglich auf Renovierungen der Oberfläche der Gebäudehülle bezogen. Dies stellt einen Auslösetatbestand dar, durch den Eigentümer wirtschaftlich unverhältnismäßig belastet werden. Die Möglichkeit, eine größere Renovierung über die Kosten, welche bei einer Renovierung an der Gebäudehülle anfallen abzubilden, stellt sich als wirtschaftlich tragbare Variante dar. Die gebäudetechnischen Systeme in die Begriffsbestimmung der Renovierung einzubeziehen ist aufgrund der technischen Nähe zum geforderten Einbau von Installationsrohren naheliegend. Hierbei könnten durch Synergieeffekte ebenfalls die Kosten beim Einbau sinken.

Zu Nummer 2

Es sollte im Ermessen des Eigentümers liegen, ob Installationsrohre in später zugänglichen Bereichen bereits zum Zeitpunkt der größeren Renovierung eingebaut werden oder dies durch eine Nachrüstung erfolgt. Trotz der höheren Kosten bei einem nachträglichen Einbau kann dies für den Eigentümer im Einzelfall vorteilhaft sein, eine flexible Lösung wird mit der vorgeschlagenen Formulierung angestrebt.

Der folgende von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eingebrachte Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(9)606(neu) fand im Ausschuss keine Mehrheit:

Der Ausschuss für Wirtschaft und Energie empfiehlt dem Deutschen Bundestag, den Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Drucksache 19/18962 beziehungsweise den gleichlautenden Text des Gesetzentwurfes der Bundesregierung auf Drucksache 19/19366 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird gestrichen.

b) im bisherigen Absatz 1 wird die Absatzangabe „(1)“ gestrichen.

2. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6

Zu errichtende Wohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen

Wer ein Wohngebäude errichtet, das über mehr als fünf Stellplätze verfügt, die sich innerhalb des Gebäudes befinden oder an dieses angrenzen, hat dafür zu sorgen, dass

- 1. mindestens an jedem zweiten Stellplatz ein Ladepunkt errichtet wird und*
- 2. alle weiteren Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden.“*

3. § 7 wird wie folgt gefasst:

„§ 7

Zu errichtende Nichtwohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen

Wer ein Nichtwohngebäude errichtet, das über mehr als fünf Stellplätze verfügt, die sich innerhalb des Gebäudes befinden oder an dieses angrenzen, hat dafür zu sorgen, dass

- 1. mindestens an jedem zweiten Stellplatz ein Ladepunkt errichtet wird und*
- 2. alle weiteren Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden.“*

4. § 8 wird wie folgt gefasst:

„§ 8

Größere Renovierung bestehender Wohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen

Wird ein Wohngebäude, das über mehr als fünf Stellplätze verfügt, die sich innerhalb des Gebäudes befinden oder an dieses angrenzen, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass

- 1. mindestens an jedem zweiten Stellplatz ein Ladepunkt errichtet wird und*
- 2. alle weiteren Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden.“*

5. § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9

Größere Renovierung bestehender Nichtwohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen

Wird ein Nichtwohngebäude, das über mehr als fünf Stellplätze verfügt, die sich innerhalb des Gebäudes befinden oder an dieses angrenzen, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass

- 1. mindestens an jedem zweiten Stellplatz ein Ladepunkt errichtet wird und*
- 2. alle weiteren Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden.“*

6. § 10 wird wie folgt gefasst:

„§ 10

Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen

Für jedes Nichtwohngebäude, das über mehr als zehn Stellplätze verfügt, die sich innerhalb des Gebäudes befinden oder an dieses angrenzen, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass bis zum 1. Januar 2023 mindestens an jedem vierten Stellplatz ein Ladepunkt errichtet wurde.“

7. § 11 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Auf gemischt genutzte Gebäude, die aus einem getrennt als Wohngebäude oder Nichtwohngebäude zu behandelnden Teil bestehen und die zusammen über mehr als fünf Stellplätze verfügen, die sich innerhalb des Gebäudes befinden oder an dieses angrenzen, finden die Vorschriften dieses Gesetzes Anwendung. Die Rechtsfolgen nach diesem Gesetz richten sich für alle Stellplätze nach der überwiegenden Art der Nutzung des Gebäudes.“

8. § 14 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder leichtfertig

- 1. entgegen § 6 oder § 8 nicht dafür sorgt, dass mindestens an jedem zweiten Stellplatz ein Ladepunkt errichtet wird und alle weiteren Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden,*
- 2. entgegen § 7 oder § 9 nicht dafür sorgt, dass mindestens an jedem zweiten Stellplatz ein Ladepunkt errichtet wird und alle weiteren Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden, oder*
- 3. entgegen § 10 nicht dafür sorgt, dass bis zum 1. Januar 2023 mindestens an jedem vierten Stellplatz ein Ladepunkt errichtet wurde.“*

9. § 15 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Vorschriften dieses Gesetzes sind nicht anzuwenden auf Vorhaben, für welche die Bauantragstellung oder der Antrag auf bauaufsichtliche Zustimmung oder die Bauanzeige vor Ablauf des 31. Dezember 2020 erfolgt ist.“

*Begründung:**Zu Nummer 1:*

Nach Angaben des statistischen Bundesamtes waren im Jahr 2017 knapp 2,5 Millionen und damit 99,3 % der Unternehmen in Deutschland kleine und mittlere Unternehmen (KMU). Mehr als 18 Millionen Beschäftigte arbeiten in diesen Betrieben. Damit Beschäftigte mit E-Auto die Möglichkeit erhalten können, ihr Fahrzeug bei ihrem Arbeitgeber zu laden, ist der Aufbau entsprechender Ladestationen unerlässlich. Aus diesem Grund müssen die Regelungen des Gesetzes auch für Nichtwohngebäude gelten, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von diesen selbst genutzt werden. Damit wird die Möglichkeit aus der dem Gesetzentwurf zugrunde liegenden EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden genutzt.

Zu Nummern 2 bis 5:

Die Schwellenwerte, bei dessen Überschreitung die Einbauquoten wirksam werden, müssen gegenüber dem ursprünglichen Gesetzentwurf gesenkt werden, damit nicht nur Bewohner oder Nutzer großer Gebäude von den Regelungen profitieren, sondern auch Bewohner oder Nutzer mittlerer Gebäude. Die Neuformulierungen stellen außerdem klar, dass sich die Schwellenwerte auf die Summe aller Stellplätze beziehen, die zum jeweiligen Gebäude gehören, und nicht jeweils ein eigener Schwellenwert für Stellplätze innerhalb und für Stellplätze außerhalb des Gebäudes besteht.

Zudem machen es sowohl der prognostizierte Markthochlauf der Elektromobilität, als auch die politischen Ziele der Bundesregierung erforderlich, einen hohen Anteil tatsächlich nutzbarer Ladestationen an den Stellplätzen vorzusehen. Da zahlreiche Regelungen des Gesetzes nur für Neubau und Renovierung von Gebäuden gelten und deswegen vorrangig mittel- und langfristige Auswirkungen auf die Anzahl der Ladestationen in Gebäuden besitzen, müssen die Quoten den künftig hohen Anteil elektrischer Fahrzeuge berücksichtigen und somit eine entsprechend vorausschauende Wirkung haben. Die Bundesregierung geht davon aus, dass künftig bis zu 85 % der Ladevorgänge im privaten Bereich stattfinden werden, was eine hohe Anzahl verfügbarer Ladepunkte voraussetzt.

Zu Nummer 6:

Der Hochlauf der Elektromobilität macht es erforderlich, in bestehenden Nichtwohngebäuden mit vielen Parkplätzen, die somit absehbar auch von vielen Elektroautos aufgesucht werden, eine entsprechend angemessene Anzahl von Lademöglichkeiten vorzuhalten. Aus diesem Grund wird ein entsprechender Anteil von Stellplätzen, an denen eine Lademöglichkeit vorgehalten werden muss, festgelegt. Die Neuformulierung stellt auch klar, dass die Pflicht, entsprechende Ladesäulen zu errichten, nicht erst nach dem genannten Stichtag greift, sondern die Installation bis zu diesem Stichtag umgesetzt sein muss. Zudem wird der Stichtag zum Einbau der Lademöglichkeiten so festgesetzt, dass gegenüber dem ursprünglichen Gesetzentwurf bereits früher Ladestationen zur Verfügung stehen.

Zu Nummer 7:

Die vorausgegangenen Änderungen der Schwellenwerte müssen auch für gemischt genutzte Gebäude gelten.

Zu Nummer 8:

Die vorausgegangenen Änderungen müssen auch in die Formulierungen dieses Absatzes überführt werden.

Zu Nummer 9:

Damit die Nutzer von Elektroautos bereits rasch von weiteren Ladestationen profitieren können, wird der Übergangszeitraum gegenüber dem ursprünglichen Gesetzentwurf zeitlich vorgezogen.

Der folgende von der Fraktion der FDP eingebrachte Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(9)782 fand im Ausschuss keine Mehrheit:

Der Ausschuss wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Elektromobilität ist ein Baustein zur CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich. Die entstehenden CO₂-Emissionen sollten dem Verkehr- und nicht dem Gebäude-sektor zugeordnet werden. Die Hauptaufgabe ist der Aufbau einer entsprechenden nachhaltigen Infrastruktur, wie beim Markthochlauf neuerer Technologien üblich. Die Besonderheit von Elektromobilität führt im Gegensatz zu klassischen Verbrennern zu einem veränderten Nutzerverhalten. Elektrofahrzeuge werden somit voraussichtlich gehäuft an Orten aufgeladen, an denen sich der Fahrer nicht nur für eine kurze Zeit aufhält, wie z.B. Zuhause, am Arbeitsplatz oder beim Einkauf. Unter diesen Umständen erscheint es sinnvoll, Lademöglichkeiten mit der Infrastruktur von Gebäuden zu verknüpfen. Die EU-Richtlinie 2018/844 setzt hierbei entsprechende Anforderungen fest, die in nationales Recht umgesetzt werden müssen.

Ein wichtiger Aspekt ist hierbei der Auslösetatbestand einer „größeren Renovierung“ zur Errichtung der Leitungsinfrastruktur bei Bestandsgebäuden. Die EU-Richtlinie zur Gesamteffizienz von Gebäuden (2010/31/EU) gibt in Artikel 2 Nr. 10 zwei Optionen vor. Zum einen den Weg über einen kostenbasierten Ansatz, welcher ab 25% der Gesamtkosten der Renovierung in Relation zum Gebäudewert greift. Bei der im vorliegenden Gesetzentwurf gewählten Option wird lediglich die Oberfläche der Gebäudehülle in Betracht gezogen. Trotz einer Ausnahmeklausel in § 13 Absatz 1, die vor einer übermäßigen Kostenbelastung im Zuge der neuen Vorschriften schützt, sollte der Auslösetatbestand der „größeren Renovierung“ rein kostenbasiert angelegt sein.

Der vorliegende Gesetzentwurf setzt das europäische Recht nicht eins zu eins um. Für den Aufbau von Leitungsinfrastruktur eines Stellplatzes sieht die EU-Richtlinie lediglich Schutzrohre für Elektrokabel vor. Im Gesetzentwurf wird als Leitungsinfrastruktur jedoch die „Gesamtheit aller Leitungsführungen zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen in Gebäuden oder im räumlichen Zusammenhang von Gebäuden vom Stellplatz über den Zählpunkt eines Anschlussnutzers bis zu den Schutzelementen“ bezeichnet. Dies geht weit über die Mindestanforderungen der EU-Richtlinie hinaus. Ausreichend wäre, in den Bereichen, die zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr zugänglich sind, Installationsrohre vorzusehen. Auch kann eine Datenanbindung an ein Backendsystem über SIM-Karten erfolgen. Die Kosten würden somit für die Fälle gesenkt, bei denen die Leitungsinfrastruktur am Ende nicht genutzt würde. Der Eigentümer sollte im Einzelfall selbst entscheiden können, ob er spätere Mehrkosten durch Nachrüstung in Kauf nehmen will oder nicht.

Der Begriff „Ladepunkt“ sollte durch eine technologieoffene Definition ersetzt werden. Mit der vorliegenden Formulierung „an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann“ werden innovative Ansätze, wie z.B. Doppel-Ladestationen ausgebremst, bzw. nicht ausdrücklich erlaubt. Hier ist eine Klarstellung für stärkere Rechtssicherheit nötig.

Es fehlen gesetzliche Impulse zur Planung und Integration eines intelligenten Lastmanagements. Nichtsdestotrotz sollte die Nutzung von Flexibilitäten im Strombereich bei einem erhöhten Anteil an Elektrofahrzeugen zügig ausgestaltet werden. Die Regelungen in § 14a EnWG sollten demnach zeitnah und in Einklang mit den Anforderungen in diesem Gesetz erfolgen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

- 1. Einen geänderten Gesetzentwurf vorzulegen, der lediglich die Mindestanforderungen der EU-Richtlinie 2018/844 umsetzt, um die Belastung für Bürger und Wirtschaft zu minimieren.*
- 2. Eine technologieoffene Ausgestaltung der Regelungen, um Innovationen, auch im Bereich Digitalisierung, anzureizen.*
- 3. Sicherzustellen, dass entstehende CO₂-Emissionen durch das Gesetz dem Verkehrssektor und nicht fälschlich dem Gebäudesektor zugeordnet werden.*

VI. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Zu Buchstabe a

Der Ausschuss für Wirtschaft und Energie hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 in seiner 105. Sitzung am 10. Februar 2021 abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD brachten auf Ausschussdrucksache 19(9)951 einen Änderungsantrag zum Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 ein.

Die Fraktion der FDP brachte auf Ausschussdrucksache 19(9)781 einen Änderungsantrag zum Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 ein.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN brachte auf Ausschussdrucksache 19(9)606(neu) einen Änderungsantrag zum Gesetzentwurf auf den Drucksachen 19/18962 und 19/19366 ein.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD brachten auf Ausschussdrucksache 19(9)952 einen Entschließungsantrag zum Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 ein.

Die Fraktion der FDP brachte auf Ausschussdrucksache 19(9)782 einen Entschließungsantrag zum Gesetzentwurf auf Drucksache 19/18962 ein.

Zu Buchstabe b

Der Ausschuss für Wirtschaft und Energie hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/19366 in seiner 105. Sitzung am 10. Februar 2021 abschließend beraten.

Zu den Buchstaben a und b

Die **Fraktion der CDU/CSU** erläuterte, das Gesetz diene nach einer langen Debatte dem beschleunigten Ausbau der Lade- und Leitungsinfrastruktur im Gebäudebereich und etabliere Regeln, die vorausschauend beim Bau und beim Umbau von Gebäuden, dies betreffe sowohl Wohn- als auch Nichtwohngebäude, Ladepunkte und Leerrohre vorsähen. Damit reihe sich das Gesetz in den nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität ein und diene gleichzeitig der Umsetzung der EU-Richtlinie für die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden. Beim Neubau von Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen seien Leerrohre vorzusehen. Beim Neubau von Nichtwohngebäuden mit mehr als sechs Stellplätzen seien Leerrohre und zusätzlich ein Ladepunkt vorzusehen. Bei Renovierungen gälten die Regelungen für Leerrohre ab jeweils zehn Stellplätzen. Im parlamentarischen Verfahren sei zusätzlich vereinbart worden, Quartierslösungen zu ermöglichen. Der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen beschäftige sich mit der Evaluierung der Kosten und der Situation bei den Verteilnetzen. Von Interesse sei weiterhin die Art der Umsetzung der EU-Richtlinie durch andere EU-Mitgliedstaaten.

Die **Fraktion der SPD** konstatierte, die Menschen nähmen zunehmend die Elektromobilität an. Ausdruck dessen seien steigende Zulassungszahlen für Elektrofahrzeuge, insbesondere derjenigen mit batterieelektrischem Antrieb. Hierfür würden Ladeeinrichtungen benötigt. Dank der Bemühungen der Fraktion der SPD seien in dem Gesetzentwurf einige Veränderungen und Verbesserungen vorgenommen worden, die der Verwirklichung großer Ambitionen dienten. Alle Marktteilnehmer, einschließlich der Verteilnetzbetreiber sprächen sich zugunsten flexibler Lösungen für das Wann, Wo und Wie der Infrastruktur aus. Beispiel dessen sei die Quartierslösung, bei der Gebäudezusammenhänge betrachtet würden. Damit knüpfe man an das Gebäudeenergiegesetz an. Die Fraktion gehe davon aus, dass die Umsetzung des Gesetzes auch mit Hilfe des Ordnungsrechts ambitioniert erfolgen müsse.

Die **Fraktion der AfD** wies darauf hin, dass der Kabinettsentwurf des Gesetzes vom März 2020 stamme. Dies lasse erkennen, dass sich die Koalitionsfraktionen lange unsicher über die Tauglichkeit der vorgelegten Vorschläge gewesen seien. Der Gesetzentwurf berge ein hohes Potential an Schwierigkeiten. Die Fraktion halte es für kritikwürdig, dies sei bekannt, allein auf die Elektromobilität zu setzen. Diese Technologie setze sich am Markt nicht wie gewünscht durch. Der Aufwuchs bei der Elektromobilität beruhe auf einer künstlich aufgebauten Förderkulisse. Gefragt sei Technologieoffenheit. Das Gesetz werde zudem zusätzliche Kosten für Wohnungseigentümer und in Konsequenz für die Mieter mit sich bringen. Die Mieten seien in den großen Städten ohnehin

schon hoch. Dagegen gehe die Politik mit solch untauglichen Mitteln wie dem Mietendeckel an. Ein zweites Problem liege in den Auswirkungen auf die Stromnetze, wenn die für die Elektromobilität notwendigen Strommengen massiv in diese hineingedrückt würden.

Die **Fraktion der FDP** sagte, wer von Elektromobilität spreche, müsse auch die Ladeinfrastruktur in den Blick nehmen. Bei allem stelle sich die Frage nach den Kosten. Die Leitungsinfrastruktur werde hohe Vorinvestitionen verlangen, von denen noch nicht klar sei, ob diese dann auch genutzt würden. Die im Entwurf des Gesetzes formulierte KMU-Klausel bewertete die Fraktion als positiv. Dagegen fehlten deutliche Regeln über die zukünftige Belastbarkeit der Verteilnetze. Die Bundesregierung nehme sich der Verteilnetze nur ungenügend an. Zudem sei der Begriff des Ladepunktes nicht ausreichend definiert. Auch kritisierte die Fraktion, dass „Quartiere“ in verschiedenen anderen energierechtlichen Bestimmungen unterschiedlich beschrieben würden. Der Entschließungsantrag der Fraktion der FDP fordere eine 1:1-Umsetzung der EU-Richtlinie sowie eine technologieoffene Ausgestaltung. Die entstehenden Emissionen müssten dem Verkehrssektor und dürften nicht dem Gebäudesektor zugerechnet werden.

Die **Fraktion DIE LINKE.** konzentrierte sich in ihren Ausführungen auf die soziale Komponente des Gesetzes. So müsse beachtet werden, dass es auch Eigentümer sowie Mieterinnen und Mieter von Wohnungen gebe, die kein Auto besäßen oder zumindest kein Auto mit Batterieantrieb benutzten. Zukünftig werde es einen Mix verschiedener Antriebstechniken geben müssen, der jetzt in der Förderung noch gar nicht berücksichtigt werde. Die unter den Auflagen des Gesetzes stehenden Neu- oder Umbauten dürften zu keinen zusätzlichen Kosten für diejenigen führen, die die Ladeinfrastruktur nicht nutzten. DIE LINKE. thematisierte weiterhin Fragen des Denkmalschutzes bei der Umsetzung des Gesetzes.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte den Ansatz des Gesetzes, beim Neubau oder Renovierung eines Gebäudes eine Ladeinfrastruktur vorzusehen. Allerdings halte die Fraktion die Umsetzung der EU-Richtlinie für zu wenig ambitioniert. Gefragt sei ein umfangreicherer Ausbau, da 85 Prozent der Ladevorgänge auf privatem Grund stattfänden. Sie fragte, weshalb sich der Gesetzgeber angesichts der Prognose von 7 bis 10 Millionen E-Autos bis 2030 nur für eine 1:1-Umsetzung der EU-Richtlinie entschieden habe. Der Bedarf werde viel höher liegen. Es müssten tatsächliche Lademöglichkeiten geschaffen und nicht nur Leerrohre verlegt werden. Sie fragte weiter, ob die Quartierslösung EU-rechtskonform sei. Die Richtlinie spreche von einzelnen Gebäuden. Die Fraktion forderte abschließend, auch Fördermittel für Wallboxen in Bürogebäuden zur Verfügung zu stellen.

Zu Buchstabe a

Der Ausschuss für Wirtschaft und Energie beschloss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 19(9)951.

Der Ausschuss für Wirtschaft und Energie beschloss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Ablehnung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 19(9)781.

Der Ausschuss für Wirtschaft und Energie beschloss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 19(9)606(neu).

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** beschloss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dem Deutschen Bundestag die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/18962 in geänderter Fassung zu empfehlen.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** beschloss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dem Deutschen Bundestag die Annahme des Entschließungsantrags auf Ausschussdrucksache 19(9)952 zu empfehlen.

Der Ausschuss für Wirtschaft und Energie beschloss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Ablehnung des Entschließungsantrags auf Ausschussdrucksache 19(9)782.

Zu Buchstabe b

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** beschloss einstimmig, dem Deutschen Bundestag die Erledigterklärung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/19366 zu empfehlen.

B. Besonderer Teil

Begründung

Zu Nummer 1 (Änderung von § 4)

Mit der Änderung werden die baulichen Mindestanforderungen, die für den späteren Anschluss von Ladeeinrichtungen von Anfang an eingeplant und vorgehalten werden müssen, ergänzt. Auch einfache Lademöglichkeiten sollten bzw. werden zukünftig die Möglichkeit eines Lademanagements aufweisen. Aus diesem Grund sollte der erforderliche Platz hierfür von Anfang vorgehalten werden.

Zu Nummer 2 (Änderung von § 6)

Mit der Änderung wird der für die Verpflichtung, zu errichtende Wohngebäude mit Leitungsinfrastruktur auszustatten, maßgebliche Schwellenwert von 10 Stellplätzen auf 5 Stellplätze abgesenkt. Von der Verpflichtung des § 6 sind damit neue Wohngebäude, die über mehr als fünf Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als fünf an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, erfasst. Dadurch werden der Kreis der Verpflichteten erweitert und bessere Voraussetzungen dafür geschaffen, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen.

Zu Nummer 3 (Änderung von § 7)

Mit den Änderungen wird der für die Verpflichtung, zu errichtende Nichtwohngebäude mit Leitungs- und Ladeinfrastruktur auszustatten, maßgebliche Schwellenwert von 10 Stellplätzen auf 6 Stellplätze abgesenkt und die Verpflichtung zur Ausstattung dieser Nichtwohngebäude mit Leitungsinfrastruktur von jedem fünften Stellplatz auf jeden dritten Stellplatz ausgeweitet. § 7 verpflichtet damit dazu, bei neuen Nichtwohngebäuden, die über mehr als sechs Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als sechs an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, mindestens jeden dritten Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur auszustatten und zusätzlich einen Ladepunkt zu errichten. Dadurch werden der Kreis der Verpflichteten sowie die Ausstattungspflicht erweitert und bessere Voraussetzungen dafür geschaffen, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität zu beschleunigen.

Zu Nummer 4 (Änderung von § 10)

Mit den Änderungen wird § 10 um einen neuen Absatz 2 und einen neuen Absatz 3 ergänzt. § 10 Absatz 1 bestimmt (wie bisher § 10 des Entwurfs), dass bei einem Nichtwohngebäude, das über mehr als 20 Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als 20 an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, der Eigentümer dafür zu sorgen hat, dass nach dem 1. Januar 2025 ein Ladepunkt errichtet wird.

Der neue Absatz 2 dient der Flexibilisierung und soll einen bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur ermöglichen. Die neue Vorschrift gibt den Eigentümern, die bei mehr als einem Nichtwohngebäude einen Ladepunkt zu errichten haben, die Möglichkeit, diese Verpflichtung dadurch zu erfüllen, dass sie die Gesamtzahl der zu errichtenden Ladepunkte zusammen an einem oder mehreren Standorten errichten. Der Eigentümer muss also nicht für jedes Nichtwohngebäude einen Ladepunkt errichten, sondern kann seine Gesamtverpflichtung bündeln und alle zu errichtenden Ladepunkte an einem Standort errichten oder auf mehrere Standorte verteilen. Voraussetzung ist, dass dadurch dem bestehenden oder erwarteten Bedarf an Ladeinfrastruktur an den betroffenen Standorten Rechnung getragen wird. Zum Nachweis, dass er alle Verpflichtungen nach Absatz 1 im Wege der Option gemäß Absatz 2 Satz 1 erfüllt und zum Nachweis der Bedarfsgerechtigkeit hat der Eigentümer eine Planung zugrunde zu legen, die der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen ist (Absatz 2 Satz 2).

Absatz 3 erlaubt es, von der Möglichkeit des Absatzes 2 auch in den Fällen der Verpflichtung zur Errichtung eines Ladepunkts nach § 7 Nummer 2, § 9 Absatz 1 Nummer 2 und § 9 Absatz 2 Nummer 2 Gebrauch zu machen.

Zu Nummer 5 (Änderung der Überschrift des Abschnitts 5)

Die Änderung der Überschrift ist durch die Einfügung des neuen § 12 bedingt (s. Begründung zu Nummer 7).

Zu Nummer 6 (Änderung von § 11)

Die Änderungen der Nummer 6 sind Folgeänderungen aufgrund der Änderungen des § 6 und des § 7.

Zu Nummer 7 (Neuer § 12 – Lade- und Leitungsinfrastruktur im Quartier)

§ 12 ist neu. Die grundsätzliche Regelung in Absatz 1 ermöglicht, die Vorgaben des Gesetzes zur Ausstattung von Stellplätzen mit Leitungsinfrastruktur oder Ladepunkten auch im Wege von Quartierslösungen umzusetzen. Sie befasst sich mit konsensualen Lösungen bei Quartiersansätzen. Möglich sind Vereinbarungen von Bauherren oder Gebäudeeigentümern, deren Gebäude in räumlichem Zusammenhang stehen, über eine gemeinsame Erfüllung der Anforderungen nach den §§ 6 bis 10. Höhe und Umfang einer Verpflichtung nach den §§ 6 bis 10, also die Anzahl der mit Leitungsinfrastruktur oder Ladepunkten auszustattenden Stellplätze, können durch eine solche Vereinbarung nicht abbedungen werden. Möglich ist aber, die jeweiligen Anforderungen gemeinsam zum Beispiel auf bestimmten Parkplätzen gebündelt zu erfüllen, wenn die Gebäude der Bauherren oder Eigentümer in einem räumlichen Zusammenhang stehen.

Zur räumlichen Eingrenzung des Quartiers wird auf den „räumlichen Zusammenhang“ abgestellt. Hierdurch wird ausgeschlossen, dass „Streubesitz“ in zwei verschiedenen Gemeinden oder zwei verschiedenen Stadtteilen einer Gemeinde ein Quartier bilden. Das Erfordernis des räumlichen Zusammenhangs macht deutlich, dass es sich um Flächen in der Nachbarschaft handelt, die in gewisser Weise zusammenhängen. Wird der enge Zusammenhang durch eine Straße oder ein einzelnes Grundstück unterbrochen, dessen Eigentümer sich nicht an der Vereinbarung beteiligt, stellt dies den Nachbarschaftscharakter der anderen beteiligten Grundstücke nicht in Frage.

Die Regelung in Absatz 2 sieht eine Einbeziehung Dritter in Vereinbarungen nach Absatz 1 vor und ermöglicht damit die breite Anerkennung tragfähiger Gesamtversorgungslösungen.

Absatz 4 normiert zum Schutz des Rechtsverkehrs ein Schriftformerfordernis.

Zu Nummer 8

Die Änderungen der Nummer 8 sind die Folgeänderungen aufgrund der Einfügung des neuen § 12.

Zu Nummer 9

Die Änderungen der Nummer 9 sind die Folgeänderungen aufgrund der Einfügung des neuen § 12 und der Änderung des § 7.

Zu Nummer 10

Die Änderungen der Nummer 10 sind die Folgeänderung aufgrund der Einfügung des neuen § 12 und die notwendige Anpassung aufgrund dessen, dass das Gesetz voraussichtlich erst nach dem 10. März 2021 in Kraft treten wird.

Zu Nummer 11

Die Änderung der Nummer 11 ist die Folgeänderung aufgrund der Einfügung des neuen § 12.

Berlin, den 10. Februar 2021

Dr. Andreas Lenz
Berichterstatte

