



ACE Auto Club Europa e.V. | Invalidenstr. 29 | 10115 Berlin

ACE Auto Club Europa e.V.

Per E-Mail an
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Buero-IIA2@bmwe.bund.de
BI3@bmwsb.bund.de

Abteilung Verkehrspolitik

Invalidenstr. 29
10115 Berlin

Telefon:
E-Mail:
Internet: www.ace.de

11. Mai 2026

Stellungnahme zur Reform des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG)

Der ACE begrüßt grundsätzlich den vorliegenden Entwurf zur Reform des GEIG. Die Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EU) 2024/1275 stellt einen wichtigen Schritt dar, um die Ladeinfrastruktur in Deutschland bedarfsgerecht auszubauen. Aus Verbrauchersicht sind insbesondere die Verschärfungen bei Neubauten und die Nachrüstpflichten im Gewerbebereich positiv zu werten. Für private Haushalte bleibt jedoch Nachbesserungsbedarf an zentralen Stellen.

Kritik aus Sicht des ACE

Zu geringe Anzahl verbindlicher Ladepunkte im Wohnungsbau

Im Wohnungsneubau sieht der Entwurf bei mehr als drei Stellplätzen lediglich die Installation von mindestens einem Ladepunkt vor (§ 6 Abs. 1 Nr. 2 GEIG-E). Der ACE kritisiert, dass dies bei größeren Mehrfamilienhäusern mit zehn oder mehr Wohneinheiten völlig unzureichend ist und absehbar zu Verteilungskonflikten unter den Bewohnern führen wird.

Begrenzte Vorverkabelung schafft „Zweiklassengesellschaft“

Die Pflicht zur Vorverkabelung erstreckt sich gemäß Entwurf lediglich auf 50 Prozent der Stellplätze (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 GEIG-E). Zwar ließe sich technisch argumentieren, dass mit 50 Prozent Vorverkabelung durch Doppellader eine Vollabdeckung möglich wäre, dennoch entstehen für Verbraucher an den verbleibenden „einfachen“ Stellplätzen bei einer späteren Nachrüstung deutlich höhere Kosten und Aufwände. Hier braucht es Flexibilität der Bewohner, wobei vorverkabelte Plätze vorrangig an Ladebedürftige vergeben werden sollten.

Fehlende Nachrüstpflicht für den Wohnungsbestand

Während für Nicht-Wohngebäude (z. B. Supermärkte) mit mehr als 20 Stellplätzen eine stichtagsbezogene Nachrüstpflicht bis Januar 2027 eingeführt wird (§ 10 Abs. 1 GEIG-E), bleiben bestehende Wohngebäude befreit. In bestehenden Wohnanlagen greifen die Pflichten erst bei einer „größeren Renovierung“, die den Parkplatz oder die elektrische

Infrastruktur umfasst (§ 8 GEIG-E). Ohne solche Maßnahmen fehlt ein gesetzlicher Hebel für den Ausbau, was den Hochlauf der Elektromobilität im urbanen Raum massiv bremst.

Vage Definition des „intelligenten Ladens“

Das Gesetz schreibt vor, dass Ladepunkte künftig „intelligentes Laden“ ermöglichen müssen (§ 5 Abs. 1 GEIG-E). Die Definition scheint sehr weit gefasst zu sein. Der ACE sieht hier die Gefahr, dass technische Anforderungen unklar bleiben, wobei eine verpflichtende bidirektionale Ladefähigkeit eine sinnvolle Ergänzung wäre.

Fehlende „Quartierslösungen“

Die aktuellen Regelungen fokussieren sich stark auf das einzelne Gebäude und die direkt angrenzenden Stellplätze. Es fehlen Anreize für quartiersübergreifende Lösungen, bei denen eine zentrale Ladeinfrastruktur für mehrere Gebäude gemeinsam genutzt wird, was insbesondere in dicht besiedelten Gebieten kostengünstiger wäre.

Positive Aspekte aus Verbrauchersicht

Der ACE bewertet die Änderungen bei den Nicht-Wohngebäuden ausdrücklich positiv, da die Infrastruktur dort entsteht, wo Menschen im Alltag unterwegs sind – beim Einkaufen oder am Arbeitsplatz. Durch die Nachrüstpflicht für Bestandsgebäude mit mehr als 20 Stellplätzen bis zum 1. Januar 2027 wird Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum kurzfristig und flächendeckend bereitstehen.

Besonders positiv ist die strenge Vorgabe für reine Büro- oder Verwaltungsgebäude, bei denen künftig für jeden zweiten Stellplatz ein Ladepunkt bereitzustellen ist (§ 7 Abs. 1 Satz 2 GEIG-E). Dies ist eine gute Nachricht für Beschäftigte, die zu Hause keine Lademöglichkeit haben.

Zusammenfassend lässt sich aus Sicht des ACE Auto Club Europa sagen, dass das GEIG hohe Standards für den Neubau und bei großen Sanierungen setzt. Der Großteil des Wohnungsbestands bleibt jedoch von dem Gesetzesentwurf unberührt. Unklar bleibt, wann für den Großteil des Wohnungsbestands eine flächendeckende Ladeinfrastruktur tatsächlich verfügbar sein wird. Um Verbraucherinteressen angemessen zu wahren, muss der Gesetzgeber den Fokus stärker auf Bestandsgebäude sowie auf quartiersübergreifende Lösungen legen – unter besonderer Berücksichtigung der Bezahlbarkeit und des Schutzes von Mieterinnen und Mietern vor hohen Kosten.