

Stellungnahme zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (Art. 7 RefE GModG-LuV, Stand 05.05.2026)



Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Änderungen des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes und bittet um Berücksichtigung der folgenden Hinweise:

Grundsätzliche Anmerkungen

Der ADAC befürwortet grundsätzlich die Weiterentwicklung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) und erkennt an, dass mit dem vorliegenden Referentenentwurf zentrale Regelungen zur Lade- und Leitungsinfrastruktur an den fortgeschrittenen Markthochlauf der Elektromobilität angepasst werden sollen. Gebäudeintegrierte Ladeinfrastruktur leistet einen wichtigen Beitrag dazu, bestehende Hemmnisse – insbesondere im Bereich des privaten und beruflichen Ladens – abzubauen.

Bereits in seiner Stellungnahme aus dem Jahr 2020 hat der ADAC darauf hingewiesen, dass das GEIG einen vergleichsweise kosteneffizienten Hebel für den Ausbau der Ladeinfrastruktur darstellt und damit geeignet ist, die Attraktivität der Elektromobilität insgesamt zu erhöhen.

Im Einzelnen nimmt der ADAC wie folgt Stellung:

1. Ladeinfrastruktur in Wohngebäuden

Der Referentenentwurf sieht künftig bereits bei Wohngebäuden mit mehr als drei Stellplätzen umfangreiche Pflichten zur Ausstattung mit Vorverkabelung, Leitungsinfrastruktur sowie mindestens einem Ladepunkt vor (§ 6). Damit wird der Anwendungsbereich gegenüber der ursprünglichen Rechtslage deutlich ausgeweitet.

Der ADAC hatte bereits 2020 darauf hingewiesen, dass gerade im Wohngebäudebereich ein erhebliches Potenzial liegt. Vor diesem Hintergrund bewertet der ADAC die Absenkung der Schwellenwerte als konsequente Weiterentwicklung des Gesetzes.

2. Ladeinfrastruktur in Nichtwohngebäuden

Der Gesetzentwurf erhöht bei Nichtwohngebäuden sowohl beim Neubau (§ 7) als auch bei größeren Renovierungen (§ 9) die Anforderungen deutlich. Insbesondere die Kopplung der Anzahl der Ladepunkte an die Zahl der Stellplätze greift einen zentralen Kritikpunkt auf, dass die Ausstattung bislang regelmäßig bei lediglich einem Ladepunkt verbleibt.

Der ADAC hatte bereits 2020 angeregt, die Zahl der Ladepunkte stärker an der tatsächlichen Stellplatzanzahl sowie der Nutzung (z. B. Mitarbeiter- oder Kundenparkplätze) auszurichten. Der Referentenentwurf geht hier einen Schritt in diese Richtung, indem er für bestimmte Nutzungen (insbesondere Verwaltungsgebäude) erhöhte Ladepunktquoten vorsieht.

Für den ADAC ist nach wie vor der Gebäudebestand ein wichtiger Hebel für den schnellen Ausbau der Ladeinfrastruktur. Der Referentenentwurf verschärft die Anforderungen in § 10 nun ab dem 1. Januar 2027 und koppelt die Pflichten ausdrücklich an die Anzahl der Stellplätze.

Positiv ist aus Sicht des ADAC, dass die Ladepunktverpflichtung nicht mehr pauschal auf einen Ladepunkt begrenzt ist. Gleichzeitig wird die Möglichkeit eröffnet, alternativ einen hohen Anteil an Leitungsinfrastruktur vorzuhalten. Diese Systematik entspricht der bereits 2020 geäußerten Einschätzung, dass insbesondere im Bestand flexible und stufenweise Lösungen erforderlich sind, um Investitionen wirtschaftlich darstellbar zu machen.

3. Intelligentes Laden und Netzverträglichkeit

Die Einführung einer gesetzlichen Verpflichtung, neu errichtete oder ersetzte Ladepunkte für intelligentes Laden auszugestalten (§ 5), trägt dem weiter steigenden Bedarf an netzdienlichen Lösungen Rechnung. Auch die vorgesehenen Ausnahmen für isolierte Kleinstnetze (§ 14 Absatz 3) greifen einen Punkt auf, der bereits als wichtig für die praktische Umsetzbarkeit benannt wurde.

4. Fazit

Der Referentenentwurf entwickelt das GEIG in wesentlichen Punkten weiter und greift zentrale Anregungen aus der ursprünglichen Ausgestaltung auf. Insbesondere die Absenkung der Schwellenwerte, die stärkere Orientierung an der Anzahl der Stellplätze sowie die höheren Anforderungen im Gebäudebestand entsprechen der bereits 2020 formulierten ADAC-Position, dass die bisherigen Mindestanforderungen nicht ausreichen, um den Hochlauf der Elektromobilität wirksam zu unterstützen.

Der ADAC sieht den Ausbau gebäudeintegrierter Lade- und Leitungsinfrastruktur weiterhin als einen der zentralen Bausteine für die Verbreitung der Elektromobilität und begrüßt, dass der Gesetzgeber diesem Ansatz mit dem vorliegenden Entwurf stärker Rechnung trägt.

Kontakt:

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de