



Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gebäudeenergiegesetzes (Gebäudemodernisierungsgesetz – GModG)

1. Einordnung und grundsätzliche Bewertung

Der Flughafenverband ADV begrüßt, dass mit dem vorliegenden Referentenentwurf das Ziel verfolgt wird, die gesetzlichen Rahmenbedingungen im Gebäudesektor zu vereinfachen, technologieoffener auszugestalten und die Investitionsbedingungen zu verbessern. Insbesondere die Abkehr von pauschalen Vorgaben zur Wärmeversorgung und die stärkere Berücksichtigung wirtschaftlicher Entscheidungsfreiheit sind grundsätzlich positiv zu bewerten.

Gleichzeitig ist festzuhalten, dass der Entwurf maßgeblich der Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EU) 2024/1275 dient und damit zentrale Anforderungen insbesondere für Nichtwohngebäude unverändert fortgeführt bzw. teilweise verschärft werden.

Für die deutschen Flughäfen ergeben sich daraus weiterhin erhebliche strukturelle Herausforderungen, die durch die nationalen Anpassungen nicht aufgelöst werden.

2. Relevanz für Flughäfen

Flughäfen betreiben komplexe Infrastrukturen mit einer Vielzahl unterschiedlicher Gebäudetypen – darunter Terminals, Hangars, Parkhäuser, Betriebsgebäude und Energiezentralen. Diese sind als Nichtwohngebäude im Sinne des Gesetzes einzuordnen und unterliegen damit unmittelbar den vorgesehenen Anforderungen.

Besonders relevant sind weiterhin:

- Mindestanforderungen an die Energieeffizienz von Nichtwohngebäuden
- Renovierungsverpflichtungen für Bestandsgebäude
- Einführung und Verschärfung von Mindestenergieeffizienzstandards (MEPS)
- Betreiberpflichten für Heizungs-, Klima- und Lüftungsanlagen
- Energieausweis-, Daten- und Nachweispflichten

Damit ist der Anwendungsbereich des Gesetzes für Flughäfen mit erheblichen wirtschaftlichen und operativen Auswirkungen verbunden, die sich insbesondere aus den §§ 40 und 41 ergeben.

3. Zentrale Herausforderungen aus Sicht der Flughäfen

3.1. Fehlende Differenzierung für Sonderinfrastrukturen

Der Entwurf behandelt Flughäfen im Wesentlichen wie klassische gewerbliche Nichtwohngebäude. Diese Gleichsetzung wird den besonderen Anforderungen der Luftverkehrsinfrastruktur nicht gerecht.

Flughäfen sind gekennzeichnet durch:

- 24/7-Betrieb
- sicherheitskritische Bereiche



- große Gebäudestrukturen mit hohen Volumina
- komplexe technische Systeme und Betriebsabhängigkeiten

Viele Gebäude sind funktionale Spezialinfrastrukturen mit eingeschränkter Sanierbarkeit. Standardisierte Effizienzanforderungen stoßen hier an technische und betriebliche Grenzen. Speziell die Anforderungen der Ladeinfrastruktur (Artikel 7, § 10) sind für Parkhäuser nicht realisierbar – diese müssten explizit ausgeschlossen werden.

3.2. Mindestenergieeffizienzstandards (MEPS) und Renovierungsdruck

Die aus der EPBD resultierenden Mindeststandards verpflichten dazu, ineffiziente Gebäude schrittweise auf höhere Effizienzklassen zu heben.

Konkret bedeutet dies:

- Sanierung der nicht unter die Ausnahmen fallenden energetisch schlechtesten Gebäude bis 2030 und 2033
- potenzieller Zwang zur Aufwertung von Gebäuden aus niedrigen Effizienzklassen

Diese pauschalen Vorgaben berücksichtigen nicht:

- funktionale Anforderungen von Flughafeninfrastruktur
- sicherheitsrelevante Nutzung
- bauliche Restriktionen
- wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit (ist ggfs. durch Berücksichtigung im GModG gegeben)

Es besteht die Gefahr, dass Flughäfen als „ineffiziente Großverbraucher“ klassifiziert werden, obwohl ihre Gebäude funktional erforderlich sind.

3.3 Dekarbonisierungspfad und technische Umsetzbarkeit

Die EPBD sieht einen weitgehenden Ausstieg aus fossilen Energieträgern im Gebäudebereich vor.

Für Flughäfen bedeutet dies:

- Umstellung bestehender Energieversorgungssysteme
- Integration neuer Technologien in laufenden Betrieb
- teilweise parallele Infrastruktur während Übergangsphasen
- Zählen zur kritischen Infrastruktur

Dies führt zu erheblichen technischen und betrieblichen Herausforderungen sowie zusätzlichen Kostenbelastungen.

3.4. Unrealistische Zeitachsen

Die vorgesehenen Fristen stehen im Widerspruch zu den realen Planungs- und Umsetzungszyklen an Flughäfen. Infrastrukturmaßnahmen erfordern regelmäßig:

- mehrjährige Planungs- und Genehmigungsverfahren
- durch Sektorenvergabe komplexe und langwierige Vergabeprozesse
- Umsetzung im laufenden Betrieb



- Nicht genügend Firmen zur Umsetzung der Sanierungsarbeiten vorhanden

Die aktuellen Zieljahre (2030 / 2033) lassen hierfür keinen ausreichenden Spielraum.

3.5. Hoher administrativer und datenbezogener Aufwand

Die Ausweitung umfassender Daten- und Berichtspflichten führt zu erheblichem Mehraufwand, insbesondere durch:

- Aufbau und Pflege von Gebäudedatenbanken
- Erfassung und Digitalisierung historischer Gebäudedaten
- zusätzliche Nachweis- und Dokumentationspflichten

Diese Anforderungen gehen teilweise über bestehende Berichtssysteme hinaus und führen zu Doppelstrukturen.

3.6 Unzureichende Finanzierungs- und Förderperspektive

Die notwendigen Investitionen in die Gebäudemodernisierung erreichen bei Flughäfen eine Größenordnung, die durch bestehende Förderprogramme nicht abgedeckt wird.

Ohne:

- ausreichende Förderkulissen
- langfristige Finanzierungssicherheit

besteht die Gefahr einer erheblichen wirtschaftlichen Überforderung und weitere Schwächung des Luftverkehrsstandorts Deutschland.

3.7. Wettbewerbliche Auswirkungen

Die einseitige Anwendung ambitionierter Anforderungen innerhalb der EU birgt das Risiko:

- von Wettbewerbsnachteilen gegenüber Nicht-EU-Flughäfen
- von Standortnachteilen im internationalen Luftverkehr

Diese Dimension wird im Entwurf bislang nicht ausreichend berücksichtigt.

3.8. Fehlende Systemperspektive

Der Entwurf betrachtet Gebäude überwiegend isoliert. Flughäfen hingegen sind integrierte Energiesysteme mit:

- teilweise eigener Energieerzeugung
- sektorübergreifenden Lösungen (z. B. Strom, Wärme, Mobilität) hier ggfs. Anrechnung selbst erzeugter und eingespeicher regenerativer Energie
- Quartiers- und Verbundansätzen wie in §107 GEG beschrieben

Diese systemischen Lösungen sollten stärker anerkannt und angerechnet werden.



4. Handlungsempfehlungen

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die ADV folgende Anpassungen:

4.1. Anerkennung von Flughäfen als Sonderinfrastruktur

Einführung einer eigenen Kategorie für sicherheitskritische, teils militärisch genutzte und komplexe Infrastrukturen mit angepassten Anforderungen.

4.2. Flexibilisierung der MEPS- und Renovierungsanforderungen

- Berücksichtigung technischer und funktionaler Besonderheiten
- Anwendung großzügiger Zumutbarkeitskriterien
- Möglichkeit sektoraler Ausnahmen

4.3. Realistische Fristen und Übergangsregelungen

- Verlängerung der Umsetzungszeiträume
- Orientierung an realen Investitions-, Planungs- und Genehmigungszyklen

4.4 Stärkung des Wirtschaftlichkeitsprinzips

- Vermeidung unwirtschaftlicher Sanierungsmaßnahmen durch konsequente Anwendung des Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes, wie im GModG beschrieben

4.5. Reduzierung bürokratischer Belastungen

- Anrechnung bestehender Berichtssysteme (z. B. Energieausweise, Nachhaltigkeitsberichte), andernfalls Gefahr überbordenden Aufwands durch Vielzahl an Gebäuden
- Vermeidung paralleler Datensysteme

4.6. Sicherstellung der Förderfähigkeit

- Ausbau und Anpassung von Förderprogrammen auf Infrastrukturmaßstab
- Verknüpfung von Verpflichtungen mit gesicherter Finanzierung

4.7. Berücksichtigung systemischer Ansätze

- Anerkennung von Quartierslösungen, Energieverbänden und alternativen Klimaschutzmaßnahmen, inkl. Anrechnung von eingespeister regenerativer Energie
- stärkere Flexibilisierung bei der Zielerreichung



4.8. Vermeidung nationaler Verschärfungen („Gold-Plating“)

- Die nationale Umsetzung darf nicht über die Anforderungen der EPBD hinausgehen.

HERAUSGEBER

Flughafenverband ADV · Haus der Luftfahrt · Friedrichstr. 79 · 10117 Berlin · Tel. 030 310118-0 · www.adv.aero

INHALTLICH VERANTWORTLICHER

Jan Heile, Senior Advisor Strategic Projects

ANSPRECHPARTNER

Jan Heile, Senior Advisor Strategic Projects