

## Stellungnahme

---

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gebäudeenergiegesetzes, zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften im Wärmebereich

Ladeinfrastruktur an Produktions-, Handels-, Lager- und Logistikstandorten der verladenden Wirtschaft

*Der BWVL repräsentiert seit seiner Gründung im Jahr 1955 die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen aus Industrie und Handel in den Bereichen Transport und Logistik gegenüber der Politik und der Wirtschaft. Die in direkter Mitgliedschaft mit weit über 10.000 Betriebsstätten verbundenen Unternehmen sämtlicher Größenkategorien sind in ihren Kernbereichen heterogen und in einer Vielzahl von Branchen tätig; auch namhafte Logistikdienstleister gehören zu den Mitgliedern. Die Interessenvertretung konzentriert sich auf die Unternehmensperspektive als Verlager und Werkverkehr Betreibender mit kleinen, mittleren und großen (bis > 1.000 Fahrzeuge) Eigenfuhrparks gemäß § 1 Abs. 2 GüKG mit nationaler und internationaler Ausrichtung. In diesem Sinne ist der BWVL das Sprachrohr gegenüber den und Adressat der politischen nationalen und internationalen Entscheidungsträger, den am Meinungsbild der Verkehrswirtschaft maßgeblich beteiligten Institutionen sowie gegenüber den Medien.*

BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e. V.  
Augustastr. 99 | D-53173 Bonn  
Tel. +(49) 0 228 925 35-0 | [info@bwvl.de](mailto:info@bwvl.de) | [www.bwvl.de](http://www.bwvl.de)

Lobbyregister Deutscher Bundestag: Registernummer R005679

**Stand: 11. Mai 2026**

## Stellungnahme

Wir danken für die Gelegenheit, zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gebäudeenergiegesetzes, zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften im Wärmebereich Stellung nehmen zu können.

Der BWVL unterstützt das Ziel, den Hochlauf der Elektromobilität durch den Ausbau geeigneter Ladeinfrastruktur zu beschleunigen. Für die verladende Wirtschaft, Eigenlogistiker sowie Betreiber von Produktions-, Handels-, Lager- und Logistikstandorten ist eine leistungsfähige, verlässliche und wirtschaftlich tragfähige Ladeinfrastruktur eine zentrale Voraussetzung, um gewerbliche Fuhrparks, Dienstwagen, leichte Nutzfahrzeuge und perspektivisch auch schwere Nutzfahrzeuge klimafreundlich betreiben zu können.

Der vorliegende Referentenentwurf enthält jedoch Regelungen, die für die verladende Wirtschaft erhebliche praktische und finanzielle Auswirkungen haben. Dies gilt insbesondere für die vorgesehenen Änderungen des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG). Die Pflichten zur Ausstattung von Stellplätzen mit Leitungsinfrastruktur, Vorverkabelung und Ladepunkten treffen gewerbliche Standorte nicht nur am Rande, sondern unmittelbar in ihrer betrieblichen Infrastruktur.

Stellplätze und Hofflächen an Produktions-, Handels-, Lager- und Logistikstandorten sind für verladende Unternehmen von zentraler Bedeutung. Sie dienen nicht nur dem ruhenden Verkehr, sondern in großem Umfang der Anlieferung und Abholung von Gütern, der Steuerung von Warte- und Bereitstellungsprozessen, der Hoflogistik, dem Umschlag, dem Schichtverkehr sowie der Koordination von Lkw, Transportern, Dienstwagen, Beschäftigtenverkehren und Fremdfahrzeugen. Eine schematische Pflicht zur Vorverkabelung, Ausstattung und Errichtung von Ladeinfrastruktur kann daher erhebliche Eingriffe in die Standort-, Flächen- und Investitionsplanung der Unternehmen auslösen.

Der BWVL hält es deshalb für erforderlich, die Regelungen des GEIG starker an den besonderen Realitäten der verladenden Wirtschaft auszurichten. Die Elektrifizierung des Wirtschaftsverkehrs wird nur gelingen, wenn Ladeinfrastruktur dort entsteht, wo sie betrieblich erforderlich, netzseitig realisierbar und wirtschaftlich tragfähig ist.

### 1. Betroffenheit der verladenden Wirtschaft

Der Referentenentwurf sieht für neue Nichtwohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen vor, dass mindestens 50 Prozent der Stellplätze mit Vorverkabelung und die übrigen Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität ausgestattet werden. Zusätzlich soll mindestens ein Ladepunkt für jeden fünften Stellplatz errichtet werden. Bei Nichtwohngebäuden, die überwiegend für Verwaltungs-, Kommunikations- und Organisationsaufgaben genutzt werden, soll sogar mindestens ein Ladepunkt für jeden zweiten Stellplatz erforderlich sein.

Auch bei größeren Renovierungen bestehender Nichtwohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen sollen entsprechende Anforderungen gelten, sofern die Renovierung den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur umfasst. Für bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen ist zudem vorgesehen, dass ab dem 1. Januar 2027 ein Ladepunkt für jeden zehnten Stellplatz errichtet wird oder mindestens 50 Prozent der Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden.

Diese Pflichten können die verladende Wirtschaft in besonderem Maße treffen. Produktions-, Handels-, Lager- und Logistikstandorte verfügen regelmäßig über größere Stellplatz- und Betriebsflächen. Diese Flächen werden für die operative Abwicklung von Warenströmen benötigt. Sie sind wesentlicher Bestandteil der betrieblichen Wertschöpfung und dürfen nicht ohne Weiteres mit klassischen Pkw-Parkflächen an Bürogebäuden gleichgesetzt werden.

Die geplanten Regelungen können daher nicht nur zu zusätzlichen Kosten führen, sondern auch zu betrieblichen Einschränkungen. Vorverkabelung, Leitungsinfrastruktur und Ladepunkte erfordern Tiefbau, Kabeltrassen, Netzanschlussplanung, Transformatoren, Lastmanagement, gegebenenfalls Flächenumgestaltung und Eingriffe in laufende Betriebsabläufe. Gerade an Standorten mit hoher Güterfrequenz, engen Zeitfenstern und komplexer Hoflogistik kann dies erhebliche Auswirkungen haben.

## **2. Zusätzliche finanzielle Belastung**

Der BWVL weist mit Nachdruck darauf hin, dass die vorgesehenen Änderungen des GEIG für die betroffenen Unternehmen eine zusätzliche finanzielle Belastung darstellen. Zwar weist der Referentenentwurf für die Wirtschaft insgesamt saldiert eine Entlastung aus. Diese saldierte Betrachtung darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass einzelne Unternehmen durch die neuen GEIG-Pflichten unmittelbar und erheblich belastet werden.

Der Entwurf selbst geht bei den Änderungen des § 10 GEIG von Umstellungskosten aus. Die Vorgabe soll von bisher einem Ladepunkt je 20 Stellplätze auf künftig einen Ladepunkt je zehn Stellplätze oder alternativ auf die Ausstattung von 50 Prozent der Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur ab dem 1. Januar 2027 verschärft werden. Der Entwurf legt Einzelfallkosten von 2.440 Euro je Ladepunkt und 600 Euro je Stellplatz für Leitungsinfrastruktur zugrunde; für die Wirtschaft wird ein Umstellungsaufwand von rund 141 Mio. Euro genannt.

Diese Kostenschätzung bildet die tatsächliche Belastung vieler gewerblicher Standorte nur unzureichend ab. In der Praxis entstehen regelmäßig zusätzliche Kosten für Netzanschlusserweiterungen, Transformatoren, Mittelspannungsanschlüsse, Tiefbau, Brandschutz, Lastmanagement, IT-Integration, Netzverträglichkeitsprüfungen, Planung, Genehmigung und Bauablaufstörungen. Bei Depotladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge können diese Zusatzkosten die reinen Ladepunktkosten deutlich übersteigen.

Die geplanten Pflichten treffen zudem auf eine Situation, in der viele Unternehmen bereits erhebliche Investitionen in Fuhrparkumstellung, Energieversorgung, Digitalisierung, Standortmodernisierung und Dekarbonisierung tätigen müssen. Weitere verpflichtende In-

vestitionen dürfen daher nicht ohne realistische Übergangsfristen, Förderinstrumente und netzseitige Umsetzbarkeit vorgegeben werden.

### **3. Keine schematische Gleichbehandlung von Logistikflächen und Pkw-Parkplätzen**

Aus Sicht des BWVL ist die stellplatzbezogene Regelungslogik des Entwurfs für die verladende Wirtschaft nicht ausreichend praxistauglich. Die Zahl der Stellplätze ist an gewerblichen Standorten kein geeigneter alleiniger Maßstab für den tatsächlichen Ladebedarf.

Bei Verladern sind die betroffenen Gebäude in der Regel keine klassischen Büro- oder Parkierungsgebäude. Es handelt sich vielmehr typischerweise um Produktionsanlagen, Lagerhallen, Distributionsstandorte oder Handelslogistikflächen. Die für den Güterverkehr wesentlichen Stand-, Warte-, Bereitstellungs- und Abstellflächen befinden sich dabei regelmäßig nicht innerhalb des Gebäudes, sondern außerhalb auf dem Unternehmensgelände. Sie liegen häufig innerhalb einer Umzäunung des Betriebsgeländes, teilweise aber auch unmittelbar außerhalb der Umzäunung, etwa als vorgelagerte Warte-, Anliefer- oder Abholflächen.

Ein Handelsstandort mit Kundenparkplätzen, ein Produktionsstandort mit Schichtparkplätzen, ein Lager mit wenigen Beschäftigten, aber hoher Lieferfrequenz und ein Logistikdepot mit Lkw-Hof haben völlig unterschiedliche Ladeprofile. Hinzu kommen Flächen, die zwar äußerlich als Abstellflächen erscheinen können, funktional aber der Abholung und Anlieferung, dem Umschlag, dem Rangieren, dem Warten, der Bereitstellung von Trailern, Wechselbrücken oder Fahrzeugen und der operativen Hofsteuerung dienen.

Gerade diese Außenflächen sind für die verladende Wirtschaft betriebsnotwendig. Sie sichern die Funktionsfähigkeit der Standortlogistik und damit die Belieferung von Produktion, Handel und Verbrauchern. Eine pauschale Einordnung solcher Flächen als Stellplätze im Sinne des GEIG würde die betrieblichen Abläufe erheblich belasten und könnte zu erheblichen Fehlinvestitionen führen.

Besonders problematisch ist dies, weil die geplanten Pflichten nicht nur Stellplätze innerhalb eines Gebäudes, sondern auch an das Gebäude angrenzende Stellplätze erfassen. Ohne gesetzliche Klarstellung besteht die Gefahr, dass betriebsnotwendige Außenflächen von Produktions-, Lager-, Handels- und Logistikstandorten in die Pflicht zur Vorverkabelung, Leitungsinfrastruktur und Errichtung von Ladepunkten einbezogen werden, obwohl sie nicht dem ruhenden Verkehr im klassischen Sinne dienen.

Der BWVL fordert daher eine gesetzliche Klarstellung, dass betriebliche Funktionsflächen im Außenbereich nicht automatisch als Stellplätze oder angrenzende Stellplätze im Sinne der GEIG-Pflichten gelten.

#### **4. Depotladen und betriebliche Ladeinfrastruktur als eigenständiger Anwendungsfall**

Die Elektrifizierung der gewerblichen Logistik wird wesentlich über Depotladen erfolgen. Dabei geht es nicht nur um die Errichtung einzelner Ladepunkte für Pkw. Für die Unternehmen der verladenden Wirtschaft geht es vielmehr um integrierte Standortkonzepte aus Netzanschluss, Ladeleistung, Transformatoren, Lastmanagement, Ladefenstern, Software, gegebenenfalls Pufferspeichern, PV-Anlagen und betrieblicher Tourenplanung.

Solche Konzepte orientieren sich nicht an einer abstrakten Stellplatzzahl, sondern an Fahrzeugtypen, Umläufen, Standzeiten, Schichtmodellen, Strompreisen, Netzanschlusskapazitäten und betrieblichen Abläufen. Die gesetzlichen Anforderungen sollten diese Realität anerkennen.

Der Entwurf enthält für öffentlich zugängliche Stellplätze bereits eine leistungsbezogene Flexibilität: Soweit die Stellplätze öffentlich zugänglich sind, kann der Eigentümer die Pflicht auch durch öffentlich zugängliche Ladepunkte erfüllen, deren Ladeleistung insgesamt mindestens dem Produkt aus der Zahl der öffentlich zugänglichen Stellplätze und 2,2 kW entspricht. Eine vergleichbare Flexibilität sollte auch für nicht öffentlich zugängliche betriebliche Ladeinfrastruktur vorgesehen werden.

Der BWVL fordert daher, standortbezogene Ladeinfrastrukturkonzepte als gleichwertige Erfüllungsoption anzuerkennen. Unternehmen sollten die Pflichten auch dadurch erfüllen können, dass sie ein bedarfsgerechtes betriebliches Ladeinfrastrukturkonzept umsetzen, das die tatsächlichen Ladebedarfe des Standortes berücksichtigt.

#### **5. Berücksichtigung der Förderung für Ladeinfrastruktur schwerer Nutzfahrzeuge**

Die anstehende Förderung für Ladeinfrastruktur schwerer Nutzfahrzeuge muss bei der Ausgestaltung der GEIG-Pflichten berücksichtigt werden. Der Referentenentwurf betrachtet Ladeinfrastruktur im Wesentlichen gebäude- und stellplatzbezogen. Das Förderprogramm für schwere Nutzfahrzeuge setzt demgegenüber gerade bei den tatsächlichen Bedarfen des Straßengüterverkehrs an und unterscheidet zwischen nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für den eigenen Betrieb, etwa auf Betriebshöfen und in Depots, und öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur, etwa an Logistikzentren, Umschlagpunkten, Ladehubs oder Rastanlagen.

Diese Systematik ist für die verladende Wirtschaft wesentlich. Sie zeigt, dass Depotladen, Betriebshofladen und Ladeinfrastruktur für einen eingeschränkten Nutzerkreis eigenständige Anwendungsfälle sind, die sich von Ladepunkten auf klassischen Pkw-Stellplätzen unterscheiden. Gerade bei Verladern aus Produktion und Handel werden Ladeinfrastrukturkonzepte häufig darauf ausgerichtet sein, eigene Fahrzeuge sowie regelmäßig verkehrende Transportpartner, beauftragte Unternehmen oder sonstige definierte Nutzerkreise zu versorgen.

Auch die technischen und wirtschaftlichen Parameter der Förderung machen deutlich, dass die Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge nicht mit der im GEIG angelegten Stellplatzlogik gleichgesetzt werden kann. Das Förderprogramm knüpft an Ladeleistung, DC-Ladepunkte, Netzanschluss, Lade-, Last- und Energiemanagement sowie gegebenenfalls Batteriespeicher an. Damit werden genau diejenigen Parameter adressiert, die für Depotladen und betriebliche Ladeinfrastruktur entscheidend sind.

Der BWVL fordert daher, die Wertungen des Förderprogramms in den GEIG-Regelungen zu berücksichtigen. Wer an einem Standort eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge errichtet oder beantragt, sollte diese Infrastruktur auf die GEIG-Pflichten anrechnen können. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Ladeinfrastruktur für eigene Fahrzeuge oder einen im Voraus festgelegten eingeschränkten Nutzerkreis, etwa Transportpartner oder beauftragte Unternehmen, bestimmt ist.

Zudem muss vermieden werden, dass gesetzliche Nachrüstpflichten und Förderlogik auseinanderfallen. Wenn Unternehmen durch das GEIG kurzfristig zur Errichtung von Leitungsinfrastruktur oder Ladepunkten verpflichtet werden, ohne dass die geförderten Anforderungen und Zeitabläufe berücksichtigt werden, besteht die Gefahr von Fehlallokationen. Unternehmen könnten gezwungen werden, in Infrastruktur zu investieren, die nicht den Förderparametern entspricht oder nicht in ein betriebswirtschaftlich tragfähiges Depotladekonzept eingebettet ist.

Die GEIG-Pflichten sollten deshalb nicht isoliert von der Förderkulisse betrachtet werden. Vielmehr sollten gesetzliche Anforderungen, Förderfähigkeit, Netzanschlussverfahren und betriebliche Ladeinfrastrukturkonzepte aufeinander abgestimmt werden. Der Ausbau von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge sollte durch Förderung ermöglicht und beschleunigt werden, nicht durch schematische Stellplatzpflichten verteuert oder fehlgesteuert werden.

## **6. Netzanschluss als zentrale Umsetzungsbedingung**

Die Errichtung betrieblicher Ladeinfrastruktur scheitert in der Praxis häufig nicht am Willen der Unternehmen, sondern an fehlender Netzanschlusskapazität, langen Bearbeitungszeiten, unklaren Netzanschlusszusagen, erforderlichen Trafostationen, Mittelspannungsanschlüssen oder umfangreichen Tiefbaumaßnahmen.

Starre gesetzliche Fristen dürfen daher nicht dazu führen, dass Unternehmen bußgeldbewehrt verpflichtet werden, Ladeinfrastruktur zu errichten, obwohl die erforderliche Anschlussleistung objektiv nicht rechtzeitig bereitsteht. Dies gilt insbesondere für die vorgesehene Bestandspflicht ab dem 1. Januar 2027. Für viele gewerbliche Standorte ist diese Frist angesichts von Planung, Netzanschlussprüfung, Genehmigung, Ausschreibung, Tiefbau, Trafobeschaffung und Installation deutlich zu kurz.

Der BWVL fordert daher eine Verlängerung der Frist für Bestandsgebäude sowie einen ausdrücklichen Netzanschlussvorbehalt. Unternehmen, die rechtzeitig einen Netzanschluss

oder eine Netzanschlusserweiterung beantragt haben, dürfen nicht ordnungswidrig handeln, wenn die Umsetzung wegen fehlender oder verspäteter Netzkapazität nicht möglich ist.

## **7. Verantwortung bei Miet-, Pacht- und Betreiberkonstellationen**

An Logistik-, Handels-, Produktions- und Lagerstandorten fallen Eigentum, Betrieb und Nutzung häufig auseinander. Der Gebäudeeigentümer entscheidet über bauliche Infrastruktur, der Nutzer über Fuhrpark, Anlieferprozesse und Ladebedarf, und der Netzbetreiber über Anschlusskapazitäten und Netzverstärkungen.

Die Pflichten des GEIG dürfen daher nicht einseitig einem Akteur auferlegt werden, der die Umsetzung faktisch nicht vollständig steuern kann. Erforderlich sind klare Mitwirkungs-, Duldungs- und Abstimmungsregelungen zwischen Eigentümer, Betreiber und Nutzer. Dies gilt insbesondere bei vermieteten oder verpachteten Logistik- und Produktionsimmobilien.

## **8. Forderungen des BWVL**

Der BWVL fordert, die vorgesehenen GEIG-Pflichten für Nichtwohngebäude praxistauglich auszugestalten und die besondere Betroffenheit der verladenden Wirtschaft zu berücksichtigen. Hierzu sind insbesondere folgende Änderungen erforderlich:

### **8.1 Betriebliche Funktionsflächen rechtssicher vom Stellplatzbegriff ausnehmen**

Stellplätze im Sinne der GEIG-Pflichten dürfen nicht mit sämtlichen Abstell-, Warte-, Umschlag- und Hofflächen gewerblicher Standorte gleichgesetzt werden. Betriebliche Funktionsflächen, insbesondere Lade-, Rangier-, Umschlag-, Warte-, Bereitstellungs- und Abstellflächen für Nutzfahrzeuge, Wechselbrücken, Trailer oder Anhänger, müssen rechtssicher abgegrenzt werden.

#### **Formulierungsvorschlag:**

*„Stellplätze und an das Gebäude angrenzende Stellplätze im Sinne der §§ 7, 9 und 10 GEIG sind nur solche Flächen, die dauerhaft dem ruhenden Verkehr von Fahrzeugen dienen. Betriebliche Funktionsflächen auf Produktions-, Lager-, Handels- und Logistikstandorten, insbesondere Ladehöfe, Rampenvorfelder, Warte-, Rangier-, Umschlag-, Bereitstellungs- sowie Abstellflächen für Nutzfahrzeuge, Wechselbrücken, Trailer oder Anhänger, gelten nicht als Stellplätze oder angrenzende Stellplätze, soweit sie der Abholung, Anlieferung, Be- und Entladung, Hoflogistik oder sonstigen operativen Standortlogistik dienen. Dies gilt unabhängig davon, ob sich diese Flächen innerhalb einer Umzäunung des Betriebsgeländes oder unmittelbar außerhalb dieser Umzäunung befinden.“*

### **8.2 Betriebliche Ladeinfrastrukturkonzepte als gleichwertige Erfüllungsoption anerkennen**

Die Pflichten sollten nicht ausschließlich über starre Stellplatzquoten erfüllt werden müssen. Insbesondere bei Logistik-, Produktions-, Lager- und Handelsstandorten muss ein

standortbezogenes Ladeinfrastrukturkonzept genügen, wenn es den tatsächlichen Ladebedarf abdeckt.

**Formulierungsvorschlag:**

*„Bei Nichtwohngebäuden mit überwiegend gewerblicher, logistischer, industrieller oder handelsbezogener Nutzung können die Pflichten nach §§ 7, 9 und 10 GEIG auch durch ein standortbezogenes Ladeinfrastrukturkonzept erfüllt werden, wenn dieses eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für die am Standort eingesetzten oder regelmäßig verkehrenden Elektrofahrzeuge einschließlich Nutzfahrzeugen sicherstellt. Dabei sind Ladeleistung, Lastmanagement, Netzanschlusskapazität, Betriebszeiten, Fahrzeugumlaufplanung und betriebliche Standortabläufe zu berücksichtigen.“*

**8.3 Leistungsbezogene Erfüllungsoption auch für nicht öffentlich zugängliche betriebliche Ladeinfrastruktur ermöglichen**

Die im Entwurf vorgesehene leistungsbezogene Erfüllungsoption für öffentlich zugängliche Stellplätze sollte auf betriebliche Ladeinfrastruktur übertragen werden. Entscheidend sollte sein, ob die installierte Ladeleistung und das Lastmanagement den betrieblichen Bedarf decken, nicht allein die rechnerische Zahl von Ladepunkten je Stellplatz.

**Formulierungsvorschlag:**

*„Bei nicht öffentlich zugänglichen Stellplätzen gewerblich genutzter Nichtwohngebäude können die Pflichten nach §§ 7, 9 und 10 GEIG auch dadurch erfüllt werden, dass Ladepunkte mit einer für den betrieblichen Bedarf ausreichenden Gesamtleistung errichtet und durch ein geeignetes Lastmanagement gesteuert werden.“*

**8.4 Bestandspflicht nach § 10 GEIG frühestens ab dem 1. Januar 2029 anwenden**

Die vorgesehene Anwendung der Bestandspflicht ab dem 1. Januar 2027 ist für viele gewerbliche Standorte nicht realistisch. Der BWVL fordert daher, die Pflicht frühestens ab dem 1. Januar 2029 anzuwenden.

**Formulierungsvorschlag:**

*„Die Pflicht nach § 10 Absatz 1 und 2 GEIG gilt ab dem 1. Januar 2029.“*

**8.5 Netzanschlussvorbehalt einführen**

Die Erfüllung der Pflichten muss davon abhängen, dass die erforderliche Netzanschlusskapazität rechtzeitig bereitsteht. Unternehmen dürfen nicht für Verzögerungen verantwortlich gemacht werden, die außerhalb ihres Einflussbereichs liegen.

**Formulierungsvorschlag:**

*„Eine Pflichtverletzung liegt nicht vor, soweit der Eigentümer, Betreiber oder Nutzer nachweist, dass die Umsetzung aufgrund fehlender oder nicht rechtzeitig bereitgestellter Netzanschlusskapazität trotz rechtzeitiger Antragstellung nicht möglich war. In diesem Fall verlängert sich die Frist bis zwölf Monate nach Bereitstellung der erforderlichen Netzanschlusskapazität.“*

## 8.6 Verantwortlichkeiten bei Miet-, Pacht- und Betreiberkonstellationen klären

Eigentümer, Betreiber und Nutzer müssen realitätsgerecht adressiert werden. Wer über die bauliche Infrastruktur nicht verfügen kann, darf nicht allein verantwortlich sein; wer den Fuhrpark betreibt, muss zugleich die erforderlichen Informationen zum Ladebedarf bereitstellen.

### Formulierungsvorschlag:

*„Bei vermieteten oder verpachteten Nichtwohngebäuden sind die Pflichten nach diesem Gesetz im Zusammenwirken von Eigentümer und Nutzer zu erfüllen. Der Eigentümer ist nur insoweit verpflichtet, als er über die bauliche und elektrische Infrastruktur verfügen kann; der Nutzer ist nur insoweit verpflichtet, als er den Ladebedarf durch den Betrieb von Elektrofahrzeugen veranlasst und die hierfür erforderlichen Angaben bereitstellt.“*

## 8.7 Förderlogik für Depotladen und schwere Nutzfahrzeuge berücksichtigen

Die Pflichten zur Vorverkabelung, Ausstattung mit Leitungsinfrastruktur und Errichtung von Ladepunkten müssen mit der Förderkulisse für Ladeinfrastruktur schwerer Nutzfahrzeuge abgestimmt werden. Die dort angelegte Unterscheidung zwischen nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur auf Betriebshöfen und in Depots, Ladeinfrastruktur für eingeschränkte Nutzerkreise und öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sollte auch im GEIG nachvollzogen werden.

Der BWVL fordert, dass betriebliche Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, die nach den Parametern des Förderprogramms errichtet oder beantragt wird, als gleichwertige oder vorrangige Erfüllung der GEIG-Pflichten anerkannt wird. Dies gilt insbesondere für Ladeinfrastruktur mit ausreichender DC-Ladeleistung, Netzanschluss, Lade-, Last- und Energiemanagement sowie gegebenenfalls Batteriespeicher.

### Formulierungsvorschlag:

*„Die Pflichten nach §§ 7, 9 und 10 GEIG gelten bei gewerblich genutzten Nichtwohngebäuden als erfüllt, soweit am Standort eine Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge errichtet, bewilligt oder beantragt ist, die den Anforderungen eines einschlägigen Bundesförderprogramms für Ladeinfrastruktur schwerer Nutzfahrzeuge entspricht und den Ladebedarf des Standortes einschließlich eigener Fahrzeuge und eines im Voraus festgelegten eingeschränkten Nutzerkreises angemessen berücksichtigt.“*

## 8.8 Finanzielle Belastungen begrenzen und Förderung sicherstellen

Die Pflichten zur Vorverkabelung, Ausstattung mit Leitungsinfrastruktur und Errichtung von Ladepunkten müssen durch Förderinstrumente flankiert werden. Dies gilt insbesondere für mittelständische Unternehmen und für Standorte, an denen Netzanschlusserweiterungen, Transformatoren, Mittelspannungsanschlüsse, Tiefbau oder Lastmanagement erforderlich sind.

Der BWVL fordert eine realistische Folgekostenabschätzung für Logistik-, Produktions-, Lager- und Handelsstandorte sowie ein Förderinstrument für gewerbliche Ladeinfrastruktur an Unternehmensstandorten. Zusätzlich sollte klargestellt werden, dass gesetzliche Pflichten nicht dazu führen dürfen, dass Unternehmen von Fördermöglichkeiten ausgeschlossen oder

zu Investitionen gezwungen werden, die nicht mit den förderfähigen Parametern für Depotladen und Ladeinfrastruktur schwerer Nutzfahrzeuge vereinbar sind.

## 9. Ergebnis

Der BWVL unterstützt den Ausbau der Ladeinfrastruktur an Gebäuden und Unternehmensstandorten. Die vorgesehenen GEIG-Pflichten stellen für die verladende Wirtschaft jedoch eine erhebliche zusätzliche Belastung dar.

Stellplätze und Hofflächen an Produktions-, Handels-, Lager- und Logistikstandorten sind nicht nur Parkflächen, sondern wesentliche Bestandteile der betrieblichen Wertschöpfungskette. Sie sichern die Abholung und Anlieferung von Gütern, die Hoflogistik, den Umschlag und die Funktionsfähigkeit der Standorte. Eine pauschale Pflicht zur Vorverkabelung, Ausstattung und Errichtung von Ladeinfrastruktur kann daher erhebliche Investitionskosten und betriebliche Einschränkungen verursachen.

Der BWVL fordert deshalb eine differenzierte Regelung, die die besondere Funktion gewerblicher Stellplatz- und Betriebsflächen berücksichtigt. Erforderlich sind insbesondere eine klare Abgrenzung betrieblicher Funktionsflächen, die Anerkennung standortbezogener Ladeinfrastrukturkonzepte, eine leistungsbezogene Erfüllungsoption, längere Übergangsfristen, ein Netzanschlussvorbehalt, klare Verantwortlichkeiten bei Miet- und Betreiberkonstellationen sowie eine angemessene Förderung. Dabei sind insbesondere die Parameter und Wertungen der Förderung für Ladeinfrastruktur schwerer Nutzfahrzeuge zu berücksichtigen, weil diese den betrieblichen Bedarf von Depots, Betriebshöfen, Logistikstandorten und eingeschränkten Nutzerkreisen deutlich sachgerechter abbilden als eine schematische Stellplatzquote.

Nur wenn Ladeinfrastruktur wirtschaftlich tragfähig, netzseitig realisierbar und betrieblich sinnvoll geplant werden kann, wird der Ausbau der Elektromobilität im Wirtschaftsverkehr gelingen. Der BWVL bittet daher, die genannten Anpassungen im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu berücksichtigen.

Hinweis: Bezug genommen wird auf den Referentenentwurf der Bundesregierung mit Bearbeitungsstand 05.05.2026 sowie auf die vom Projektträger Jülich veröffentlichten Informationen zur Förderung von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge.