

Stellungnahme im Rahmen der Verbändeanhörung zum Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)

Als Elektromobilitätsverein begrüßt INSPIRE, dass die Bundesregierung nun die Änderungen des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) im Rahmen des Gesetzes zur Änderung des Gebäudeenergiegesetzes zur Umsetzung der europäischen Gebäude-Richtlinie (EPBD) angeht. Wir beschränken uns in unserer Stellungnahme auf die Änderungen des GEIG (Art. 7).

- Begrüßt wird, dass die Definition des Ladepunktes in **§ 3 Nr. 9 auch mobile Ladepunkte** erfasst.
- Wir regen eine klare Abgrenzung des Begriffs „**Nichtwohngebäude**“ an. Aktuell zeigen sich Abgrenzungsprobleme insbesondere bei Verkehrsinfrastrukturen wie Tankstellen oder vergleichbaren Anlagen. Deren primäre Funktion liegt im Verkehrsfluss bzw. in der Versorgung des Verkehrs und nicht in einer klassischen Gebäudenutzung. Vor diesem Hintergrund erscheint eine Einordnung als Nichtwohngebäude nicht sachgerecht. Gleichzeitig besteht aufgrund der aktuellen Formulierungen das Risiko, dass solche Anlagen mittelbar in den Anwendungsbereich der Regelungen zu öffentlich zugänglichen Stellplätzen fallen könnten. Die derzeitigen Verweise auf europäische Regelwerke schaffen hierbei keine ausreichende Klarheit, da weder eine **verbindliche Gebäudekategorisierung noch eindeutige Abgrenzungskriterien** vorgesehen sind. Die europäischen Vorgaben beziehen sich überwiegend auf methodische Anforderungen zur energetischen Bewertung von Gebäuden. Auch die ergänzenden Hinweise der Kommission enthalten lediglich beispielhafte Aufzählungen, ohne eine rechtlich belastbare Definition bereitzustellen. Dies führt in der praktischen Anwendung zu entsprechenden Rechts- und Vollzugsunsicherheiten. Vor diesem Hintergrund wäre aus unserer Sicht eine **ausdrückliche Klarstellung sinnvoll, dass Tankstellen sowie vergleichbare verkehrsbezogene Infrastrukturen nicht unter den Begriff „Nichtwohngebäude“ fallen**. Ergänzend könnte auch die Einführung einer eigenständigen Kategorie für Verkehrs- und Mobilitätsinfrastrukturen – beispielsweise für Bahnhöfe oder zentrale Verkehrsknotenpunkte – zu einer klareren und praktikableren Einordnung beitragen.
- Die Forderung, **netzdienliches Laden verpflichtend zu ermöglichen (§ 5 Abs. 1)**, wird als **flankierende Maßnahme zu der Regelung in § 14a Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) begrüßt**. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Systemintegration der Elektromobilität geleistet.
- **Begrüßt wird des Weiteren, dass in § 6 und § 7 die Vorgaben der EPBD bzgl. der Absenkung der Schwellenwerte für neugebaute Wohn- und Nichtwohngebäude umgesetzt** werden. Insbesondere die Vorgaben zur Vorverkabelung der Hälfte der Stellplätze sowie die Mindestanforderungen an die Ausstattung mit Ladepunkten sind zielführend und ein wichtiger Hebel für den weiteren Ausbau von Ladeinfrastruktur auf privaten Stellplätzen.
- Durch § 8 wird die Bestandsregelung für Wohngebäude richtlinienkonform umgesetzt.
- Dass in **§ 9 und § 10 zwischen Stellplätzen innerhalb des Gebäudes und solchen, die an das Gebäude angrenzen, unterschieden wird, kann nicht nachvollzogen** werden, da nach der Gebäude-RL nicht unterschieden wird zwischen diesen Stellplätzen.
- Die in § 10 Abs.3 geregelte Pooling-Lösungen wird ausdrücklich begrüßt. Eine Ausweitung dieser Flexibilisierungsoptionen würden wir uns auch für Wohngebäude (mind. ab 20 Stellplätzen) wünschen, um insbesondere Quartierslösungen zu erleichtern.
- Die in **§ 10 Abs. 4 vorgesehene Möglichkeit für öffentlich zugängliche Ladepunkte von Nichtwohngebäuden (z.B. Kundenstellplätze eines Supermarkts), die GEIG-Vorgaben leistungsbezogen umzusetzen, begrüßen wir als sehr praxisfreundliche, sinnvolle Umsetzung der EPBD-Vorgaben**. Hiermit

berücksichtigt der Gesetzgeber, dass es auf diesen Stellplätzen in der Regel zu kurzen Parkzeiten kommt. Es erscheint uns sehr sinnvoll, dass **letztlich der Betreiber der Ladepunkte entscheidet**, welche Leistungsangebote er für seine Kunden auf seinen Stellplätzen vorhalten möchte. Für den einen können dies z.B. vier Ladesäulen á 22 kW sein, für den anderen mögen 150 kW passender erscheinen. Das Leistungsangebot sollte auf die jeweiligen Kundeninteressen abgestimmt und auf die zu erwartenden Verweildauer am Standort ausgelegt sein. Es ist grundsätzlich zu beobachten, dass Nutzer Ladeparks mit mehreren Ladepunkten bevorzugen, weil sich damit das Risiko reduziert, keinen freien Ladepunkt aufzufinden.

- Wir regen an, dass die **rein rechnerisch angesetzte Leistungsgröße von 2,2 kW je Stellplatz an die Vorgaben der AFIR angepasst werden sollte, welche eine Ladeleistung von 1,3 kW pro Fahrzeug anstelle von 2,2 kW je Stellplatz vorsieht**. Hierbei sollte an der AFIR als bewährtem Rahmen festgehalten werden, zumal sich die Regelung auf öffentliche zugängliche Ladepunkte bezieht und sie sich damit im technischen Anwendungsrahmen der AFIR befindet.
- Dass für die Gebäude der **öffentlichen Hand grundsätzliche eine um 6-Jahre längere Frist zur Umsetzung bis zu 01.01.2033 eingeräumt wird**, kann in dieser **Allgemeinheit nicht nachvollzogen** werden. Grundsätzlich sollte die öffentliche Hand beim Errichten von Ladepunkten mit gutem Beispiel vorangehen. Dass es dazu ggf. **Förderungsmaßnahmen zugunsten von Kommunen** bedarf, wäre eine sinnvolle flankierende Maßnahmen bei gleichzeitiger Einräumung einer kürzen Errichtungsfrist.
- Bislang **fehlt eine Umsetzung der Vorgaben in der Gebäude-Richtlinie Fahrradstellplätze** zu schaffen.
- In der Gesetzesbegründung wird in Abschnitt 4 der Erfüllungsaufwand berechnet. Die Kostenschätzung, welche sich auf § 6 des GEIG bezieht, berücksichtigt zwar die neue Anforderung zur Errichtung eines Ladepunktes. Sie ignoriert aber die Tatsache, dass für 50% der Stellplätze nun statt einer Leitungsinfrastruktur die Vorrüstung geschaffen werden muss. Die im Zusammenhang mit § 8 GEIG angenommenen Kosten der Vorrüstung (600 Euro) werden in der Betrachtung des Erfüllungsaufwands nur 1-malig pro Maßnahme veranschlagt. Sie fallen in der Realität aber pro Stellplatz an. Mithin ist die Kostenschätzung hier nach oben zu korrigieren. Auch die sich auf § 7 und § 9 beziehenden Schätzungen scheinen unvollständig. Auch hier wird die nun geforderte Errichtung von Vorverkabelung statt der bisher zu schaffenden Leitungsinfrastruktur nur pauschal mit 400 Euro pro Maßnahme (statt pro auszurüstenden Stellplatz) bewertet. Diese Annahme erscheint uns nicht sachgerecht.

Für zukünftige Gesetzesvorhaben wünschen wir uns eine **angemessene Konsultationsfristen**. Innerhalb von derartig kurzen Fristen, wie wir sie in diesem Falle und in letzter Zeit häufiger erleben mussten, sehen wir uns insbesondere als ehrenamtlicher Verein nicht imstande, in einen würdigen Austausch mit unseren Mitgliedern über die angedachten Änderungen zu treten. Die Beteiligung der Fachverbände im Rahmen von Gesetzgebungsverfahren ist keine reine Förmlichkeit, sondern Teil des demokratischen Meinungsbildungsprozesses.

GET INSPIRED!