

Stellungnahme von T&E Deutschland:

***Gesetz zur Änderung des  
Gebäudeenergiegesetzes,  
zur Änderung des Gebäude-  
Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes  
und zur Änderung weiterer Vorschriften  
im Wärmebereich***

Referentenentwurf der Bundesregierung vom 05.05.2026

---

**Ansprechpartnerin**

Friederike Sommerfeld  
Senior Referentin E-Mobilität  
T&E Deutschland  
+49 176 72100369  
[friederike.sommerfeld@transportenvironment.org](mailto:friederike.sommerfeld@transportenvironment.org)

Stand: 11.05.2026

# Stellungnahme zum Referentenentwurf zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (Artikel 7)

## 1. Grundsätzliche Bewertung

T&E bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir begrüßen, dass die Bundesregierung die Reform des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) nun konsequent angeht. Die zeitnahe Umsetzung ist für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor von entscheidender Bedeutung, da die enge Verzahnung von Gebäude- und Mobilitätssektor die Grundlage für eine erfolgreiche Elektrifizierung bildet.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Entwurf in § 10 Abs. 4 des GEIG-Entwurfs nationale Spielräume nutzt, um zusätzliche Erfüllungsoptionen für bestehende Nichtwohngebäude einzuführen. Diese bewusste Abweichung von der 1:1-Umsetzung der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) unterstreicht, dass nationale Gegebenheiten eine spezifischere Gestaltung rechtfertigen. Das muss aus unserer Sicht auch dringend auf den Bereich der Wohngebäude im Bestand übertragen werden. Zudem muss bei Neubauten vermehrt auf eine vollständige Vorverkabelung statt lediglich auf Leitungsinfrastruktur (Schutzrohre) gesetzt werden, um die Installationskosten für spätere Nutzer minimal zu halten.

## 2. Handlungsbedarf bei Wohngebäuden: Mehrfamilienhäuser im Bestand

Der Entwurf adressiert Bestandswohngebäude ausschließlich im Falle einer „größeren Renovierung“. Dies geht an der Realität des deutschen Wohnungsmarktes vorbei:

- **Strukturelles Erfassungsdefizit:** Es gibt etwa [5,9 Mio. Stellplätze](#) bei bestehenden Mehrfamilienhäusern (MFH). Aufgrund der geringen Sanierungsquote von ca. 1 % p.a. werden unter den aktuellen Vorgaben in den nächsten fünf Jahren lediglich ca. 0,3 Mio. Stellplätze durchs GEIG erreicht. Für über 5,5 Mio. Stellplätze im Bestand fehlen damit weiterhin jegliche Vorgaben für die Vorbereitung oder den Aufbau von Ladeinfrastruktur.
- **Soziale Relevanz:** Der [Zugang zu günstiger, privater Ladeinfrastruktur](#) am Wohnort ist ein entscheidender Faktor für die Akzeptanz der E-Mobilität. Derzeit sind jedoch nur [14 %](#) der privaten Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern installiert. Als „Mieterland“ mit einer Mietquote von über 50 % weist Deutschland hier ein kritisches Defizit auf.

### Empfehlungen:

- **Verbindliche Ausbauziele für Bestands-Mehrfamilienhäuser:** Wir empfehlen, den Ausbau von Sanierungszyklen zu entkoppeln. Bis **2030 sollten mindestens 30 %** der Stellplätze in bestehenden Mehrfamilienhäusern für E-Mobilität vorbereitet sein (Grundinstallation/Vorverkabelung), um ein echtes „Right to Plug“ umzusetzen. Mindestens empfehlen wir ab 2035 die Ausgestaltung analog zu den geltenden CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten.

- **Bidirektionales Laden aufnehmen:** Wir begrüßen die Aufnahme in § 5 zum „intelligenten Laden“. Die EPBD verlangt darüber hinaus, dass Ladepunkte „gegebenenfalls bidirektionales Laden“ ermöglichen müssen. Der nationale Entwurf sollte dies ergänzen, um die Rolle von E-Fahrzeugen als Flexibilitätsspeicher zu stärken.

### 3. Anpassungsbedarf bei den Erfüllungsoptionen für Nichtwohngebäude (§ 10)

Die in § 10 Abs. 4 eingeführte „Pauschale Ladeleistung“ für bestehende Nichtwohngebäude ist in ihrer aktuellen Form statisch und nicht zukunftsfähig. Die Dringlichkeit für Nachbesserungen ergibt sich hierbei aus der mangelhaften Abdeckung im Wohnsektor:

- **Abhängigkeit von öffentlicher/gewerblicher Ladeinfrastruktur:** Von den ca. 3,3 Mio. Mehrfamilienhäusern verfügen nur [27 %](#) über GEIG-relevante Stellplätze. Da somit drei Viertel aller MFH keine eigenen Stellplätze besitzen, sind deren Bewohner zwingend auf die Infrastruktur der verbleibenden Gebäude oder den öffentlichen Raum angewiesen.
- **Mangelnde Dynamik in § 10:** Die Pauschale von 2,2 kW pro Stellplatz ist langfristig zu gering bemessen. Bei 100 Stellplätzen reicht eine Gesamtladeleistung von 220 kW aus (z. B. ein einziger 250-kW-Ladepunkt). Künftig gibt es keine weiteren Aufbauziele. Das wird dem realen Bedarf nicht gerecht, insbesondere wenn man bedenkt, dass der Anteil rein elektrischer Pkw (BEV) an der Gesamtflotte bereits heute bei [4 %](#) liegt und stetig wächst.

#### Empfehlungen zu § 10:

- **Verbindliche Fristen und höhere Ziele:** Es muss ein klarer Umsetzungszeitraum definiert werden. Dabei sollte die geforderte Ladeleistung bereits ab 2027 deutlich über den bisherigen 2,2 kW liegen, wenn langfristig keine weiteren Anforderungen an den Aufbau von Ladeleistung bestehen, um der Rolle von Nichtwohngebäuden als Ersatz-Ladeorte für Menschen ohne Zugang zu privater Ladeinfrastruktur gerecht zu werden.
- **Stufenweise Anpassung:** Die Anforderungen dürfen keine „Einmal-Pflicht“ sein, sondern müssen in den Folgejahren analog zum steigenden E-Anteil in der Gesamtflotte dynamisch erhöht werden.
- **Bedarfskoppelung:** Bei hoher Auslastung der vorhandenen Ladepunkte sollte ein gesetzlich verankerter, automatischer Aufbaubedarf ausgelöst werden.

### 4. Fazit

Die vorliegende Reform des GEIG ist ein notwendiger Schritt, darf jedoch nicht bei den europäischen Mindestvorgaben stehen bleiben. Vor allem lässt der Entwurf die „Mieter-Lücke“ im Bestand weitgehend offen. Mit dem aktuellen [Förderprogramm für Ladeinfrastruktur an Mehrparteienhäusern](#), das rechnerisch nur etwa [5-6 % der Bestandsstellplätze](#) abdecken kann und bereits im November 2026 ausläuft, ist eine gesetzliche Flankierung durch klare Ausbaupfade unumgänglich, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Ohne ambitionierte gesetzliche Vorgaben im GEIG/GModG wird der Umstieg auf die E-Mobilität für Millionen von Mietern in Deutschland weiterhin strukturell erschwert.

## Über T&E Deutschland

T&E Deutschland ist Teil von Transport & Environment (T&E), Europas führendem Dachverband für sauberen Verkehr und Energie. Seit über 30 Jahren setzt sich T&E für die Dekarbonisierung des Verkehrssystems ein. Durch datengestützte Analysen und politische Beratung unterstützt T&E Entscheidungsträger dabei, die Mobilitätswende sozial gerecht und ökologisch nachhaltig zu gestalten. T&E Deutschland ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung eingetragen. Registernummer: R003244