



Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz (GEIG) verabschiedet

Der Deutsche Bundestag (am 11.02.2021) und der Deutsche Bundesrat (am 05.03.2021) haben dem Gesetzentwurf von CDU/CSU und SPD zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in einer vom Wirtschaftsausschuss geänderten Fassung zugestimmt. Der Bundestag nahm zudem einen Entschließungsantrag an, wonach unter anderem Verteilnetzkapazitäten und Quartiersansätze evaluiert werden sollen. Das Gesetz setzt europäische Vorgaben zum Vorhalten von Ladeinfrastruktur in Wohn- und Nichtwohngebäuden um. Auch öffentliche Gebäude sind betroffen.

Ziel des Gesetzes ist es, den Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Gebäuden zu beschleunigen. Bestehende als auch zu errichtende Wohn- und Nichtwohngebäude sollen ab einer bestimmten Stellplatzzahl mit entsprechenden Ladepunkten ausgestattet werden. Somit sollen Elektrofahrzeuge leichter zu Hause, am Arbeitsplatz oder bei alltäglichen Besorgungen aufgeladen werden können.

Durch die nun angenommenen Änderungen am Koalitionsentwurf gelten unter anderem folgende verpflichtende Regelungen zum Einbau: Wer ein neues Wohngebäude mit mehr als fünf Pkw-Stellplätzen baut, soll künftig Leitungsinfrastruktur berücksichtigen müssen. Bei neuen Nicht-Wohngebäuden gilt die Pflicht ab mehr als sechs Stellplätzen, dann muss mindestens jeder dritte Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet und zusätzlich ein Ladepunkt errichtet werden. Aufgenommen wurde nun auch ein Quartiersansatz. Bauherren oder Eigentümer sollen so zusammenarbeiten dürfen, die grundsätzlichen Vorgaben bleiben bestehen. Zur Definition des Quartiersbegriffs heißt es, entscheidend sei der „räumliche Zusammenhang“.

Das Gesetz gilt nicht für Nicht-Wohngebäude kleiner und mittlerer Unternehmen, die weitgehend selbst genutzt werden. Auch sind Ausnahmen vorgesehen, wenn die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur in bestehenden Gebäuden sieben Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten.

Wer gegen das Gesetz verstößt, muss mit Bußgeldern rechnen. Das Gesetz betrifft außerdem nur die Ladeinfrastruktur für Personenkraftfahrzeuge und Lieferfahrzeuge.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hatte in einer Stellungnahme gegenüber dem Bundestag darauf hingewiesen, dass dringender Handlungsbedarf beim Ausbau von Stromnetzen bestehe. Strom müsse auch dann ausreichend zur Verfügung stehen, wenn mehrere Verbraucher gleichzeitig auf Ladeeinrichtungen zugreifen. Die Installation und Bereitstellung von Leitungen und entsprechender elektrischer Leistung zumindest bis zur Grundstücksgrenze sei eine Aufgabe der kommunalen Daseinsvorsorge.

Die Bundesregierung hielt dem in ihrer Gegenäußerung entgegen, dass der Gesetzentwurf die allgemeine Verpflichtung der Betreiber von Energieversorgungsnetzen unberührt lasse, ein sicheres, zuverlässiges und leistungsfähiges Energieversorgungsnetz zu betreiben, zu warten und bedarfsgerecht zu optimieren, zu verstärken und auszubauen. Das Netz müsse jedoch volkswirtschaftlich effizient ausgebaut werden. Gefragt seien flexible Verbrauchseinrichtungen, die intelligent eingesetzt werden sollten.

EntschlieÙung verabschiedet

In der nun verabschiedeten EntschlieÙung fordert der Bundestag die Bundesregierung auf, ein Vorziehen der Evaluierung des Gesetzes auf das Jahr 2023 zu prüfen. In der Evaluierung soll auch untersucht werden, wie sich die Elektromobilität, die Ladeinfrastruktur, die Verteilnetzkapazitäten und die Kosten für Hausanschlüsse seit dem Inkrafttreten des Gesetzes entwickelt haben.

Darüber hinaus soll untersucht werden, inwieweit einerseits die Förderung und andererseits die Vorgaben des Gesetzes zu dieser Entwicklung beigetragen haben, wie sich Quartierslösungen beim Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur entwickelt haben, welche Hemmnisse für die Nutzung von Ladeinfrastruktur bestehen und wie die Vorgaben der EU-Gebäuderichtlinie zur Ausstattung von Gebäuden mit Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in den EU-Mitgliedstaaten umgesetzt wurden.

Ferner soll die Regierung die Möglichkeit alternativer Erfüllungsoptionen zur Umsetzung der Verpflichtungen aus Artikel 8 der Gebäude-Energieeffizienzrichtlinie (insbesondere Quartierslösungen) prüfen und mit der EU-Kommission erörtern. Die Bauministerkonferenz wurde gebeten, soweit noch nicht geschehen, die Musterbauordnung und die Muster-Garagenverordnung mit Blick auf den Aufbau von Ladeinfrastruktur zu überprüfen und Hemmnisse zum schnelleren Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beseitigen.

Inkrafttreten

Das GEIG muss nun noch den Bundesrat passieren und im Bundesgesetzblatt verkündet werden. Es tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Die neuen Vorschriften gelten dann für Bauvorhaben, bei denen der Bauantrag nach Inkrafttreten des GEIG gestellt wird.

Das GEIG muss nun noch den Bundesrat passieren, womit im März gerechnet wird. Anschließend wird es im Bundesgesetzblatt verkündet. Es tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Die neuen Vorschriften gelten dann für Bauvorhaben, bei denen der Bauantrag nach Inkrafttreten des GEIG gestellt wird.

Anmerkung:

Unsere Bundesverbände hatten bereits im Februar 2020 Stellung zu dem Gesetzentwurf genommen, und unter anderem auf den entstehenden Aufwand bei bestehenden als auch neuen öffentlichen Gebäuden der Kommunen hingewiesen, denn die Verpflichtung Stellplätze mit einer Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten, führt auch auf kommunaler Seite zu Mehrkosten, zumal bei bestehenden Nichtwohngebäuden die vorhandene Elektroinfrastruktur (Gebäudeanschlussleistung) das Betreiben von Ladepunkten nicht in größerem Umfang zulässt und neue, deutlich größere, Hausanschlussleistungen mit entsprechend hohem finanziellen Aufwand installiert werden müssen.

Die im Zuge der umfassenden Diskussion nun vorgenommene Absenkung der Schwellenwerte bei der Vorverkabelung von Wohn- und Nichtwohngebäuden stellt einen vernünftigen Kompromiss dar und der ergänzte Quartiersansatz ermöglicht mehr Flexibilität bei Aufrechterhaltung der notwendigen Verfügbarkeit an Ladeinfrastruktur.

Öffentliche Gebäude, die bereits vergleichbaren Anforderungen unterliegen, werden nach dem GEIG von den Regelungen ausgenommen. Dies bezieht sich im Gesetzestext auf die Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Diese Richtlinie umfasst jedoch bislang keine vergleichbaren Anforderungen wie das GEIG, weswegen die Regelungen zu Nichtwohngebäuden im Gesetz wohl auch vollumfänglich für öffentliche Gebäude gelten. Es bedarf nun auch einer weitergehenden Förderung, damit Kommunen bei der Umsetzung unterstützt werden.

In der weiteren Logik wird es sich bei der Überwachung der Vorgaben um eine Aufgabe im übertragenen Wirkungskreis handeln, die bei den unteren Bauaufsichtsbehörden anzusiedeln ist. Eine entsprechende Durchführungsverordnung Sachsen-Anhalts bleibt abzuwarten.

Weitere Informationen

- Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Drucksache 19/18962): <https://dip21.bundestag.de>
- Angenommene Beschlussempfehlung mit angenommener EntschlieÙung und Bericht des Ausschusses für Wirtschaft und Energie (Drucksache 19/26587): <https://dip21.bundestag.de>

(Quelle: DStGB-Aktuell 0721-09)

gr-ru