

Neues Gesetz zur Elektro-Mobilität

Neue EU-Gebäuderichtlinie



Worum geht es?

Die EU-Gebäuderichtlinie fordert, dass Bauherren und Eigentümer für bestimmte Parkplätze, die sich in oder an Gebäuden befinden, auch Ladepunkte und die Leitungsinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorsehen.

In Deutschland setzt das Gesetz zur Elektromobilitätsinfrastruktur für Gebäude diese Vorgaben um. Am 24. März 2021 wurde das Gesetz im Bundesgesetzblatt verkündet und ist seit dem 25. März 2021 in Kraft.

Was soll das GEIG erreichen?

Das neue Gesetz soll den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Gebäuden beschleunigen. Dafür müssen Bauherren und Eigentümer die größeren Parkplätze ihrer Wohn- und Nichtwohngebäuden mit Ladepunkten ausstatten. Damit soll es für die Nutzer von Elektrofahrzeugen leichter sein, diese zu Hause, am Arbeitsplatz oder bei alltäglichen Besorgungen aufzuladen. Das Gesetz betrifft nur die Ladeinfrastruktur für Personenkraft- und Lieferfahrzeuge.

Der wesentliche Inhalt des GEIG sieht vor, dass beim Neubau oder "größerer Renovierung" eines Wohngebäudes mit mehr als fünf PKW-Stellplätzen künftig jeder Stellplatz mit Schutzrohren für Elektrokabel ausgestattet werden muss.

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. Zudem muss bei bestehenden Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen ab dem 01.01.2025 ein Ladepunkt gebaut werden.

Ausnahmen sind für Gebäude vorgesehen, die sich im Eigentum von kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) befinden und von ihnen genutzt werden – oder für Bestandsgebäude, wenn die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur sieben Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung überschreiten.

Ladeinfrastruktur ab erstem Stellplatz vorsehen

Um den geplanten und für die Erreichung der Klimaziele der Regierung auch unerlässlichen Hochlauf der Elektromobilität zu unterstützen, ist das Gesetz in der jetzigen Ausprägung nach Ansicht des ZVEH nicht ambitioniert genug.

So kritisiert der ZVEH beispielsweise, dass das Gesetz die Installation von Ladeinfrastruktur in Wohngebäuden erst ab einer bestimmten Stellplatzzahl – bei Neubauten ab dem fünften, bei umfangreich renovierten Wohngebäuden ab dem zehnten Stellplatz – vorsieht, statt diese bereits ab dem ersten Stellplatz vorzuschreiben. Damit bleiben, so die Kritik der elektrohandwerklichen Organisation, kleinere Gebäude wie Ein- und Zweifamilienhäuser, die hierzulande immerhin einen Anteil von rund 30 Prozent am Immobilienbestand haben, unberücksichtigt. Vorhandenes Potential wird nicht ausgeschöpft.

Nachrüstung wesentlich teurer

Für Neubauten fordert der ZVEH, jeden Stellplatz zumindest mit einem Leerrohr zu versehen, um den Gebäudebestand zukunftsfähig zu machen. Hintergrund ist, dass eine spätere Nachrüstung von Stellplätzen mit der notwendigen Elektroinfrastruktur um ein Vielfaches teurer ist. So stehen Kosten in Höhe von bis zu 300 Euro für das Einziehen eines Leerrohres, das die spätere Nachrüstung mit der elektrotechnischen Verkabelung erleichtert, Kosten von bis zu 5.000 Euro für eine Nachrüstung nach Beendigung des Baus beziehungsweise der Sanierung gegenüber. Dies belegt eine gemeinsame Untersuchung von ZVEI (Zentralverband Elektrotechnik und Elektroindustrie e. V.) und ZVEH.

Nicht nachvollziehbar ist für den ZVEH zudem, warum das GEIG den Begriff „umfangreiche Renovierung“ an die Gebäudehülle koppelt, die in keinem Zusammenhang zur Elektroanlage steht. So macht es nach Meinung des Verbands viel mehr Sinn, eine nachträgliche Ausstattung mit Ladeinfrastruktur dann vorzuschreiben, wenn im Rahmen einer Renovierung ohnehin an der Elektroanlage gearbeitet oder in den Bereich der Parkplätze eingegriffen wird. Bei Arbeiten an der Gebäudehülle – laut GEIG ist Ladeinfrastruktur in dem vorgeschriebenen Anteil vorzusehen, wenn 25 Prozent der Gebäudehülle von der Renovierung betroffen sind – ergibt sich jedoch kein Synergieeffekt, so dass die Bezugnahme auf die Gebäudehülle wenig logisch erscheint.

Keine Unternehmerklärung für E-Handwerker

Der ZVEH wehrt sich zudem gegen die im GEIG festgeschriebene Unternehmerklärung, die E-Handwerker dazu verpflichtet, den Nachweis zu erbringen, dass bei Neubau/Sanierung alle Vorgaben des Gesetzes hinsichtlich der Elektromobilitätsinfrastruktur erfüllt wurden. Hier, so die Kritik, gehöre statt des ausführenden Betriebs derjenige in die Pflicht genommen, der bei der Gebäudeplanung die tatsächliche Entscheidungshoheit habe. War in der Referentenvorlage noch der Bauherr/Gebäudeeigentümer zur Ausstellung einer Unternehmerklärung verpflichtet, ging die Verpflichtung nun auf das elektrohandwerkliche Unternehmen als rein ausführendes Organ über. Neben der (nicht vertretbaren) Verlagerung von Verantwortung – bei Nicht-Einhaltung drohen Bußgelder – bedeutet das für die an Bau/Sanierung beteiligten E-Unternehmen darüber hinaus einen hohen Bürokratieaufwand.

Begrüßt wird indes, dass eine Evaluierung des Gesetzes auf Drängen der SPD bereits nach zwei Jahren erfolgen soll. Ursprünglich war vorgesehen, das GEIG erst nach drei Jahren auf den Prüfstand zu stellen. Mit der Verkürzung der Frist besteht somit bereits nach 24 Monaten die Möglichkeit, Nachbesserungen vorzunehmen. Ebenfalls als positiv sieht der Verband an, dass in der jetzigen Gesetzesfassung der Quartiersansatz aufgegriffen wurde. Dies sorgt für mehr Freiheiten bei der Einrichtung von Ladeinfrastruktur, weil es eine flexiblere Planung über Gebäudegrenzen hinweg erlaubt.