

Verteiler:

Vorstand des GdW
Präsidium des Verbandsrats
Konferenz der Verbände
Vorstand AGW
Mitglieder des GdW
Fachausschuss Planung, Technik, Energie

18.02.2021 Vie/Mai
Telefon: +49 30 82403-173
E-Mail: viehrig@gdw.de

nachrichtlich: Techniker der Mitgliedsverbände

Versand per E-Mail

Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG)

Das Wichtigste

Der Bundestag hat am 12.02.2021 das GEIG beschlossen. Mit diesem Gesetz sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen.

Bei Neubau oder größerer Renovierung von Gebäuden mit einer bestimmten Zahl an Stellplätzen ist künftig Infrastruktur für Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorzusehen.

Die Zustimmung des Bundesrates und Bekanntmachung im Bundesanzeiger werden kurzfristig erwartet. Das Gesetz tritt mit Verkündung im Bundesanzeiger in Kraft. Die Vorschriften dieses Gesetzes sind ab dem Inkrafttreten mit der Bauantragstellung zu erfüllen.

Der Bundestag hat am 12.02.2021 das GEIG beschlossen. Am 10.02.2021 hatte sich der federführende Wirtschaftsausschuss nach langer Verhandlung auf einen Kompromissvorschlag einigen können. Dieser stand bereits am Folgetag auf der Tagesordnung im Bundestag zur Beschlussfassung. Die notwendige Zustimmung des Bundesrates und die Bekanntmachung im Bundesanzeiger werden kurzfristig erwartet.

Wichtig: Die Vorschriften des GEIG entfalten kurzfristig Wirkung. Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung im Bundesanzeiger in Kraft. Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten für Bauanträge, Anträge auf bauaufsichtliche Zustimmung oder Bauanzeigen ab Inkrafttreten des Gesetzes. Sie gelten ebenso für nicht genehmigungsbedürftige Vorhaben entsprechend.

Die Einhaltung der Bestimmungen obliegt dem Eigentümer, der Nachweis erfolgt über eine Unternehmererklärung des ausführenden Unternehmens an den Eigentümer. Die zuständige Behörde kann bis zu fünf Jahren nach Baufertigstellung die Vorlage der Unternehmererklärung verlangen.

Mit diesem Gesetz sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen. Das Gesetz setzt Anforderungen aus der EU-Gebäuderichtlinie in nationales Recht um und geht dabei über die europäischen Anforderungen hinaus, indem es im Ergebnis der nationalen politischen Debatte die Wirksamkeit im Neubau bereits ab weniger Stellplätzen beginnen lässt.

Der Bundestag stimmte zudem für einen Entschließungsantrag der Fraktion CDU/CSU und SPD, in dem Vorgaben zur Evaluierung des Gesetzes und der Folgekosten gemacht werden. Außerdem bitten die Abgeordneten darin darum, die Musterbauordnung und die Muster-Garagenverordnung mit Blick auf den Ladeinfrastruktur-Aufbau zu überprüfen und Hemmnisse zu beseitigen.

Im Detail

1. Neubau: ab fünf Stellplätzen

Wer ein Wohngebäude errichtet, das über mehr als fünf Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als fünf an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird.

2. Bestimmte Renovierungen: ab zehn Stellplätzen

Wird ein Wohngebäude, das über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes (bzw. an das Gebäude angrenzende) Stellplätze verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird. Bei einer "größere Renovierung" im Sinne des Gesetzes werden mehr als 25 % der Oberfläche der Gebäudehülle einer Renovierung unterzogen. Sofern bei einer größeren Renovierung eines bestehenden Gebäudes die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur 7 % der Gesamtkosten der größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten, sind die Einbaupflichten nicht anzuwenden.

3. Festlegungen zur Leitungsinfrastruktur

Das Gesetz definiert darüber hinaus die erforderliche Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität, die auch den erforderlichen Raum für den Zählerplatz, Smart Meter Gateway (intelligentes Messsystem), Sicherungen, Lademanagement umfasst. Die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen umfasst dabei sowohl eine Raumvorhaltung als auch Leerrohre, Kabelschutzrohre, Bodeninstallationssysteme, Kabelpritschen oder vergleichbare Maßnahmen erfolgen. Es müssen also noch keine Kabel, Sicherungen, Managementsystem und Wallboxen installiert werden.

4. Nichtwohngebäude und Mischnutzungen

Für Nichtwohngebäude gelten schärfere Anforderungen. Für gemischt genutzte Gebäude sind entsprechende Regelungen definiert.

5. Quartiersansatz

Aufgenommen in den letztlich beschlossenen GEIG-Entwurf wurde auch ein sogenannter Quartiersansatz, also Leitungsinfrastruktur oder Ladepunkte für ein Wohnviertel. Möglich sind "Vereinbarungen über eine gemeinsame Ausstattung von Stellplätzen mit Leitungsinfrastruktur oder Ladepunkten [...], um die jeweiligen Anforderungen [...] zu erfüllen", wenn die Gebäude in räumlichem Zusammenhang stehen. Einen Quartiersansatz gibt es bereits auch im Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) und im Gebäudeenergiegesetz (GEG). Der GdW hatte im Laufe der Gesetzgebung unter anderem Lösungen auf Quartiersebene gefordert.

Gegenstand der im Gesetz genannten Vereinbarungen können insbesondere sein: die gemeinsame Ausstattung mit Leitungsinfrastruktur oder die gemeinsame Errichtung von Ladepunkten. Auch Dritte, insbesondere Energieversorgungsunternehmen, können an den Vereinbarungen beteiligt werden. Die Vereinbarung bedarf der Schriftform und ist der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen. Die Regelung gilt sinngemäß auch für Quartiere mit nur einem Eigentümer. An die Stelle der Vereinbarung tritt dann eine schriftliche Dokumentation des Eigentümers, die der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen ist

6. Erfüllung / Unternehmererklärung

Üblicherweise werden Arbeiten im Anwendungsbereich dieses Gesetzes nicht durch den Eigentümer selbst vorgenommen. Der ausführende Unternehmer hat unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten schriftlich oder elektronisch formlos zu bestätigen, dass die von ihm durchgeführten Arbeiten diesem Gesetz entsprechen (Unternehmererklärung). Diese Unternehmererklärung ist der Erfüllungsnachweis für den Eigentümer. Der Eigentümer hat die Unternehmererklärung der nach Landesrecht zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen. Sie ist mindestens fünf Jahre aufzubewahren.

Zum Zeitpunkt der Bauantragstellung ist also kein Nachweis der Gesetzerfüllung vorzulegen. Auch nach Fertigstellung ist der Eigentümer nicht verpflichtet ohne Aufforderung einen Nachweis einzureichen. Dieser ist jedoch bis zu fünf Jahre nach Baufertigstellung auf Verlangen der Behörde vorzulegen. Daher ist eine sorgfältige Dokumentation notwendig.

Wohnungswirtschaftliche Einschätzung: - nicht notwendig, aber akzeptabel –

Ein Gesetz dieser Art benötigt die Wohnungswirtschaft eigentlich nicht, da nach unserer Auffassung die Unternehmen bei Neubauvorhaben und Sanierungen bereits heute die E-Mobilität entsprechend berücksichtigen. Insofern dürfte das Gesetz in nur wenigen Fällen tatsächlich zusätzlichen Druck entfalten, was eventuelle prinzipielle technische Umsetzungsschwierigkeiten natürlich nicht mindert. Zusätzlich sind Nachweispflichten zu erbringen, die neue Bürokratie erzeugen. Der Kompromissbeschluss verschärft das Gesetz zwar, aber: Die Herabsetzung der Einbauschwelle für Leerrohre im Neubau auf fünf Stellplätze ist wohl dennoch hinnehmbar. Im Sanierungsfall erfolgte keine weitere Verschärfung gegenüber der EU-Anforderung.

Die gemeinsame Erfüllung im Quartier stellt sogar eine sinnvolle Ergänzung dar. Der eigentlich wichtige Knackpunkt lag in der politischen Beratung auf EU Ebene. Hier wurden bereits vor einigen Jahren die richtigen Weichen unter anderem auch durch die intensive Arbeit des GdW gestellt. Ursprünglich vorgesehen war eine Ausstattungspflicht eines hohen Anteils der Parkflächen mit kompletten Ladeeinrichtungen. Dies hätte erheblich höhere zusätzliche Investitionen in Neubau und Sanierung ausgelöst

Zusatzinformationen Förderung

Privates Laden (ein Nutzer, nicht öffentlich)

Der GdW sieht im "privaten Normalladen über Nacht" eine wesentliche Säule in der elektromobilen Zukunft. Uns ist bewusst, dass das nicht überall und nicht kurzfristig organisiert werden kann und dass hierfür hohe Investitionen in die elektrische Infrastruktur in den Beständen notwendig sind, die deutlich über die reine Förderung einer Ladestation (siehe nächster Absatz) hinausgehen. Deshalb werden wir in Kürze entsprechende Forderungen nach Unterstützung platzieren. Allerdings kann mit einer solchen Förderung nicht kurzfristig gerechnet werden, daher bleibt nur der Blick auf die bestehenden Landes- und Bundesförderprogramme.

Die KfW fördert seit Dezember 2020 die Errichtung neuer Ladestationen für Elektroautos im nicht öffentlich zugänglichen Bereich von Wohngebäuden. Eigentümer erhalten für den Erwerb und die Errichtung neuer Ladestationen einschließlich des Anschlusses an das Stromnetz einen Zuschuss von 900 EUR pro Ladepunkt. Voraussetzung für die Förderung ist, dass der für den Ladevorgang genutzte Strom zu 100 % aus erneuerbaren Energien stammt. Dieser kann über einen entsprechenden Stromliefervertrag und / oder aus Eigenerzeugung vor Ort, z. B. aus einer Photovoltaik-Anlage, bezogen werden. Antragsberechtigt sind Privatpersonen, Wohneigentümergeinschaften, Wohnungsunternehmen, Wohnungsgenossenschaften und Bauträger. Der Zuschuss muss vor Beginn des Vorhabens im **KfW-Zuschussportal** beantragt werden. Maßgeblich für den Vorhabenbeginn ist die verbindliche Bestellung der Ladestation bzw. der Abschluss eines entsprechenden Lieferungs- und Leistungsvertrags. Die Auszahlung erfolgt nach Abschluss der Maßnahme gegen Vorlage der von den durchführenden Fachunternehmen erstellten Rechnungen.

Öffentliches Laden / Schnellladen / Quartiershubs

Das Bundeskabinett hat am 10. Februar 2021 einen Gesetzentwurf zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge – Schnellladegesetz beschlossen. (Aber noch ist das Gesetz nicht vom Bundestag beschlossen.) Damit soll eine rechtliche Grundlage für die geplante Ausschreibung zum Aufbau eines öffentlichen Schnellladenetzes mit 1.000 Standorten geschaffen werden. Die Ausschreibung der Standorte soll im Sommer 2021 starten. Das Schnellladernetz soll den Bedarf für die Mittel- und Langstreckenmobilität an Fernstraßen sowie wichtigen Standorten im urbanen Raum abdecken. Die Standorte müssen stets öffentlich und rund um die Uhr zugänglich sein und können dabei auf öffentlichem oder privatem Grund liegen. Die Bedarfsermittlung wird durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur koordiniert.

Für die Wohnungswirtschaft könnte dieses Programm an "wichtigen Standorten im urbanen Raum" interessant sein, dort wo privater Grund und Boden für öffentliche Ladeinfrastrukturen bereitgestellt (vermietet) werden könnte, z. B. für Quartiers-Lade-Hubs. Sofern ein Wohnungsunternehmen einen (mehrere) geeignete(n) Standort(e) einbringen möchte, können wir den Kontakt zur Leitstelle vermitteln.

Fabian Viehrig