Bundesrat **Drucksache** **111/20**

05.03.20

Wi - In - R - U - Vk - Wo

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz - GEIG)

A. Problem und Ziel

Elektrofahrzeuge können einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors leisten. Ihre Zahl auf den Straßen wird in den nächsten Jahren deutlich ansteigen. Ziel der Bundesregierung ist ausweislich des Klimaschutzprogramms 2030, dass in Deutschland bis 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein sollen. Als Hindernis für den flächendeckenden Einsatz von Elektrofahrzeugen gilt unter anderem das Fehlen einer ausreichenden Ladeinfrastruktur.

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 Artikel 8 Absatz 2 bis 6 der Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz (ABl. L 156 vom 19.06.2018, S. 75) in nationales Recht um (im Folgenden Gebäuderichtlinie genannt).

Die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf Parkplätzen von Wohn- und Nichtwohngebäuden kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu fördern. Mit den Vorgaben zur Errichtung einer Leitungsinfrastruktur werden zudem die notwendigen Voraussetzungen für die rasche Errichtung von Ladepunkten, wo diese erforderlich sind, geschaffen. Gleichzeitig ermöglicht die Vorbereitung der Leitungsinfrastruktur mittel- bis langfristig eine Weiterentwicklung hin zu Ladepunkten zu geringeren Kosten.

B. Lösung

Zur Erreichung der Ziele der Gebäuderichtlinie adressiert das Gesetz Wohn- und Nichtwohngebäude mit größeren Parkplätzen. Dadurch werden die Voraussetzungen geschaffen, die Möglichkeiten für das Laden von Elektrofahrzeugen zu Hause, am Arbeitsplatz und bei der Erledigung alltäglicher Besorgungen zu verbessern – zum einen durch die Schaffung einer vorbereitenden Leitungsinfrastruktur, zum anderen durch die Bereitstellung von Ladepunkten.

Fristablauf: 16.04.20

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0720-2946

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Mehrbedarfe durch den nachfolgend dargestellten Erfüllungsaufwand im Bereich des Bundes sind finanziell und stellenplanmäßig in den jeweiligen Einzelplänen zu erwirtschaften. Einnahmeminderungen für den Bundeshaushalt sollen mit den Mehrbedarfen nicht einhergehen.

E. Erfüllungsaufwand

Insgesamt führen die Vorgaben des vorliegenden Gesetzes zu einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 38,7 Millionen Euro über alle Adressatengruppen hinweg. Unter diesem Punkt werden die Kosten erfasst, die dadurch entstehen, dass bei Neubau bzw. größerer Renovierung von Gebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen in Wohngebäuden künftig jeder Stellplatz, in Nichtwohngebäuden jeder fünfte Stellplatz mit Schutzrohren für Elektro- und Datenleitungen auszustatten und in Nichtwohngebäuden zudem ein Ladepunkt zu errichten ist.

Ab dem Jahr 2025 entstehen weitere einmalige Umstellungskosten in Höhe von rund 739 Millionen Euro, ebenfalls über alle Adressatengruppen hinweg, für die Errichtung von jeweils einem Ladepunkt in allen Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen.

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger, in Gestalt von Wohnungseigentümern, die ihre Wohnung selbst bewohnen, und Organisationen ohne Erwerbszweck (beispielsweise Vereine, Verbände, Kirchen, Non-Profit-Organisationen) ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 5,5 Millionen Euro. Der einmalige Umstellungsaufwand liegt bei ca. 65 Millionen Euro.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft, einschließlich der Privatpersonen, die ihr Wohnungseigentum vermieten, ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 30,7 Millionen Euro. Der einmalige Umstellungsaufwand liegt bei etwa 622 Millionen Euro.

Um die Belastungen insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen so gering wie möglich zu halten, findet das Gesetz keine Anwendung auf Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von ihnen selbst genutzt werden.

Da mit diesem Regelungsvorhaben ausschließlich EU-Recht 1 : 1 umgesetzt wird, handelt es sich hierbei nicht um einen Anwendungsfall der Bürokratiebremse.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 2,5 Millionen Euro. Der einmalige Umstellungsaufwand liegt bei rund 52 Millionen Euro.

F. Weitere Kosten

Keine.

Bundesrat **Drucksache** **111/20**

05.03.20

Wi - In - R - U - Vk - Wo

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz - GEIG)

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, 5. März 2020

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dr. Dietmar Woidke

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend sind das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 16.04.20

Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität

(Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)*)

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Abschnitt 1

Anwendungsbereich; Begriffsbestimmungen

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz regelt die Errichtung von und die Ausstattung mit der vorbereitenden Leitungsinfrastruktur und der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in zu errichtenden und bestehenden Gebäuden.

(2) Das Gesetz ist nicht anzuwenden auf Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von diesen selbst genutzt werden.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind

1. „Eigentümer“ der Eigentümer des Gebäudes, bei einer Aufteilung nach dem Wohnungseigentumsgesetz auch die Gemeinschaft der Wohnungseigentümer,

2. „elektrische Infrastruktur“ der Teil der technischen Ausrüstung, der für den Betrieb aller elektrisch oder elektromotorisch betriebenen Anlagen des Gebäudes oder des Parkplatzes notwendig ist, einschließlich der elektrischen Leitungen, der technischen Komponenten und der damit zusammenhängenden Ausstattung,

3. „Elektromobil“ ein elektrisch betriebenes Fahrzeug im Sinne von § 2 Nummer 1 in Verbindung mit § 1 Satz 1 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898),

4. „Gebäudenutzfläche“ die Nutzfläche eines Wohngebäudes nach DIN V 18599: 2018-09[1)], die beheizt oder gekühlt wird,

---

*) Dieses Gesetz dient der Umsetzung von Artikel 8 Absatz 2 bis 6 der Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz (ABl. L 156 vom 19.06.2018, S. 75).

5. „größere Renovierung“ die Renovierung eines Gebäudes, bei der mehr als 25 Prozent der Oberfläche der Gebäudehülle einer Renovierung unterzogen werden,

6. „kleine und mittlere Unternehmen“ Unternehmen im Sinne der Definition in Titel I des Anhangs der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36),

7. „Kraftfahrzeuge“ Fahrzeuge im Sinne von § 1a Absatz 2 und Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2008) geändert worden ist,

8. „Ladeinfrastruktur“ die Summe aller elektrotechnischen Verbindungen, Mess-, Steuer- und Regelungseinrichtungen, einschließlich Überstrom- und Überspannungsschutzeinrichtungen, die zur Installation, zum Betrieb und zur Steuerung von Ladepunkten für die Elektromobilität notwendig sind,

9. „Ladepunkt“ eine Einrichtung, die zum Aufladen von Elektromobilen geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann,

10. „Leitungsinfrastruktur“ die Gesamtheit aller Leitungsführungen zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen in Gebäuden oder im räumlichen Zusammenhang von Gebäuden vom Stellplatz über den Zählpunkt eines Anschlussnutzers bis zu den Schutzelementen,

11. „Nettogrundfläche“ die Nutzfläche eines Nichtwohngebäudes nach DIN V 18599: 2018-09, die beheizt oder gekühlt wird,

12. „Nichtwohngebäude“ ein Gebäude, das kein Wohngebäude nach Nummer 15 ist,

13. „Parkplatz“ eine zusammenhängende Fläche, die aus mehreren Stellplätzen besteht,

14. „Stellplatz“ eine Fläche, die dem Abstellen eines Kraftfahrzeugs außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen dient, wobei Ausstellungs-, Verkaufs-, Werk- und Lagerräume für Kraftfahrzeuge keine Stellplätze sind,

15. „Wohngebäude“ ein Gebäude, das nach seiner Zweckbestimmung überwiegend dem Wohnen dient, einschließlich Wohn-, Alten- und Pflegeheimen sowie ähnlicher Einrichtungen.

---

[1]) Amtlicher Hinweis: Alle zitierten DIN-Vornormen und Normen sind im Beuth-Verlag GmbH, Berlin veröffentlicht und beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.

Abschnitt 2

Allgemeine Vorschriften

§ 3

An das Gebäude angrenzende Stellplätze

An das Gebäude angrenzende Stellplätze liegen vor, wenn der Parkplatz, auf dem sich die Stellplätze befinden,

1. denselben Eigentümer wie das Gebäude hat,

2. überwiegend von den Bewohnern oder Nutzern des Gebäudes genutzt wird und

3. eine unmittelbare physische oder technische Verbindung zum Gebäude oder zu einem Gebäudeteil aufweist.

§ 4

Leitungsinfrastruktur

Die erforderliche Leitungsinfrastruktur umfasst eine geeignete Leitungsführung für Elektro- und Datenleitungen. Die verwendete Leitungsführung muss den dafür geltenden elektro-, bau- und datentechnischen Vorschriften sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen. Die Umsetzung kann durch Leerrohre, Kabelschutzrohre, Bodeninstallationssysteme, Kabelpritschen oder vergleichbare Maßnahmen erfolgen. Die erforderliche Leitungsinfrastruktur umfasst mindestens auch den erforderlichen Raum für den Zählerplatz und die erforderlichen Schutzelemente.

§ 5

Errichtung eines Ladepunktes

(1) Bei der Errichtung eines Ladepunktes sind die gesetzlichen Mindestanforderungen an den Aufbau und den Betrieb von Ladepunkten zu beachten.

(2) Die Mitteilungspflicht nach § 19 Absatz 2 der Niederspannungsanschlussverordnung vom 1. November 2006 (BGBl. I S. 2477), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 14. März 2019 (BGBl. I S. 333) geändert worden ist, ist anzuwenden.

Abschnitt 3

Zu errichtende Gebäude

§ 6

Zu errichtende Wohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen

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

§ 7

Zu errichtende Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen

Wer ein Nichtwohngebäude errichtet, das über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass

1. mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und

2. zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird.

Abschnitt 4

Bestehende Gebäude

§ 8

Größere Renovierung bestehender Wohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen

(1) Wird ein Wohngebäude, das über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes 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.

(2) Wird ein Wohngebäude, das über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird.

§ 9

Größere Renovierung bestehender Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen

(1) Wird ein Nichtwohngebäude, das über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass

1. mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und

2. zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird.

(2) Wird ein Nichtwohngebäude, das über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass

1. mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und

2. zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird.

§ 10

Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen

Für jedes Nichtwohngebäude, das über mehr als 20 Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als 20 an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass nach dem 1. Januar 2025 ein Ladepunkt errichtet wird.

Abschnitt 5

Gemischt genutzte Gebäude, Unternehmererklärung und Ausnahmen

§ 11

Gemischt genutzte Gebäude

(1) Teile eines Wohngebäudes, die sich hinsichtlich der Art ihrer Nutzung und der gebäudetechnischen Ausstattung wesentlich von der Wohnnutzung unterscheiden und die einen nicht unerheblichen Teil der Gebäudenutzfläche umfassen, sind getrennt als Nichtwohngebäude zu behandeln.

(2) Teile eines Nichtwohngebäudes, die dem Wohnen dienen und einen nicht unerheblichen Teil der Nettogrundfläche umfassen, sind getrennt als Wohngebäude zu behandeln.

(3) Auf gemischt genutzte Gebäude, die aus einem getrennt als Wohngebäude oder Nichtwohngebäude zu behandelnden Teil bestehen und die zusammen über mehr als

zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, finden die Vorschriften dieses Gesetzes Anwendung. Die Rechtsfolgen nach diesem Gesetz richten sich für alle Stellplätze nach der überwiegenden Art der Nutzung des Gebäudes.

§ 12

Unternehmererklärung

(1) Wer geschäftsmäßig an oder in einem zu errichtenden oder bestehenden Gebäude Arbeiten im Anwendungsbereich dieses Gesetzes durchführt, hat dem Eigentümer unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten schriftlich oder elektronisch zu bestätigen, dass die von ihm durchgeführten Arbeiten diesem Gesetz entsprechen.

(2) Der Eigentümer hat die Unternehmererklärung mindestens fünf Jahre aufzubewahren. Er hat die Unternehmererklärung der nach Landesrecht zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen.

§ 13

Ausnahmen

(1) Sofern bei einer größeren Renovierung eines bestehenden Gebäudes die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur 7 Prozent der Gesamtkosten der größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten, sind die §§ 8 bis 10 nicht anzuwenden.

(2) Öffentliche Gebäude, die gemäß der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2017, S. 1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2019/1745 (ABl. L 268 vom 22.10.2019, S. 1) geändert worden ist, bereits vergleichbaren Anforderungen unterliegen, sind von der Anwendung der §§ 6 bis 10 ausgenommen.

Abschnitt 6

Bußgeld- und Schlussvorschriften

§ 14

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder leichtfertig

1. entgegen § 6 oder § 8 nicht dafür sorgt, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird,

2. entgegen § 7 oder § 9 nicht dafür sorgt, dass mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet und mindestens ein Ladepunkt errichtet wird, oder

3. entgegen § 10 nicht dafür sorgt, dass ein Ladepunkt errichtet wird.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

§ 15

Übergangsvorschriften

Die Vorschriften dieses Gesetzes sind nicht anzuwenden auf Vorhaben, für welche die Bauantragstellung oder der Antrag auf bauaufsichtliche Zustimmung oder die Bauanzeige vor Ablauf des 10. März 2021 erfolgt ist. Satz 1 gilt für nicht genehmigungsbedürftige Vorhaben entsprechend. Für Vorhaben, die nach Maßgabe des Bauordnungsrechts der zuständigen Behörde zur Kenntnis zu geben sind, ist auf den Zeitpunkt des Eingangs der Kenntnisgabe bei der zuständigen Behörde abzustellen. Für sonstige nicht genehmigungsbedürftige, insbesondere genehmigungs-, anzeige- und verfahrensfreie Vorhaben ist auf den Zeitpunkt des Beginns der Bauausführung abzustellen.

§ 16

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Elektrofahrzeuge können einen Beitrag zur allgemeinen Dekarbonisierung des Verkehrssektors leisten. Es ist daher damit zu rechnen, dass die Zahl der Elektrofahrzeuge auf den Straßen in den nächsten Jahren deutlich ansteigen wird. Ziel der Bundesregierung ist ausweislich des Klimaschutzprogramms 2030, dass in Deutschland bis 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein sollen. Als Hindernis für den flächendeckenden Einsatz von Elektrofahrzeugen wird unter anderem das Fehlen einer ausreichenden Ladeinfrastruktur benannt. Ein wirksames Mittel, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen in naher Zukunft zu fördern, ist daher, den Zugang zu Ladepunkten für die Nutzer von Elektrofahrzeugen sicherzustellen.

Mit diesem Gesetz werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen. Das Gesetz setzt Artikel 8 Absatz 2 bis 6 der Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz (ABl. L 156 vom 19.06.2018, S. 75) in nationales Recht um (im Folgenden Gebäuderichtlinie genannt).in nationales Recht um (ABl. L 156 vom 19.06.2018, Seite 75 – im Folgenden Gebäuderichtlinie oder Richtlinie genannt).

Nach der Gebäuderichtlinie können Gebäude als Hebel für die Entwicklung und den Aufbau der notwendigen Infrastrukturen für das intelligente Aufladen von Elektrofahrzeugen dienen. Die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf Parkplätzen von Wohn- und Nichtwohngebäuden leistet einen wichtigen Beitrag, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu fördern. Mit den Vorgaben zur Errichtung einer Leitungsinfrastruktur werden zudem die notwendigen Voraussetzungen für die rasche Einrichtung von Ladepunkten, wo diese erforderlich sind, geschaffen. Gleichzeitig ermöglicht die Vorbereitung der Leitungsinfrastruktur mittel- bis langfristig eine Weiterentwicklung hin zu Ladepunkten zu geringeren Kosten.

Das Gesetz berücksichtigt die vorgegebenen Ziele der Gebäuderichtlinie sowie die Interessen der Gebäudeeigentümer und Mieter gleichermaßen. Ein Ausgleich wird dadurch erreicht, dass die Vorgaben der Gebäuderichtlinie eins-zu-eins in nationales Recht umgesetzt werden. Damit lassen sich die Ziele der Gebäuderichtlinie erreichen, gleichzeitig werden die Gebäudeeigentümer, als Adressaten dieses Gesetzes, nicht übermäßig belastet. Für die weitere Verbreitung der Elektromobilität ist zudem wichtig, dass der Ausbau bedarfsorientiert erfolgt und die Möglichkeit finanzieller Förderung verbleibt.

Die Vorgaben der Gebäuderichtlinie ergänzen die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1 – Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID)). Beide enthalten Vorschriften über die Bereitstellung von Ladepunkten für elektrische Fahrzeuge, aber ihr Anwendungsbereich und die sich aus ihnen für die Mitgliedstaaten ergebenden Verpflichtungen sind nicht deckungsgleich.

Die Zielsetzung dieses Gesetzes liegt auf einer Linie mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Zur Erreichung der Ziele der Gebäuderichtlinie setzt das Gesetz bei Wohn- und Nichtwohngebäuden mit größeren Parkplätzen an. Dadurch werden die Voraussetzungen geschaffen, die Möglichkeiten für das Laden von Elektrofahrzeugen zu Hause, am Arbeitsplatz und bei der Erledigung alltäglicher Besorgungen zu verbessern – zum einen durch die Schaffung einer vorbereitenden Leitungsinfrastruktur, zum anderen durch die Bereitstellung von Ladepunkten.

In einem zu errichtenden Wohngebäude bzw. bei einer größeren Renovierung eines Wohngebäudes, das über mehr als zehn Stellplätze verfügt, sind künftig alle Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten. Bei Neubau bzw. größerer Renovierung eines Nichtwohngebäudes, welches mehr als zehn Stellplätze hat, ist jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten. Zusätzlich ist mindestens ein Ladepunkt zu errichten. Nach dem 1. Januar 2025 ist zudem jedes Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen mit mindestens einem Ladepunkt auszustatten. Bei Errichtung der Ladepunkte sind die gesetzlichen Mindestanforderungen an den Aufbau und den Betrieb von Ladepunkten zu beachten.

Auf Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von ihnen selbst genutzt werden, findet das Gesetz keine Anwendung. Des Weiteren sind die Vorgaben des Gesetzes für Bestandsgebäude dann nicht zu erfüllen, wenn die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur in bestehenden Gebäuden 7 Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten. Öffentliche Gebäude, die gemäß der Umsetzung der AFID bereits vergleichbaren Anforderungen unterliegen, sind von den Regelungen für zu errichtende Gebäude und Bestandsgebäude ausgenommen.

Um Verstöße gegen das Gesetz wirksam sanktionieren zu können, werden neue Ordnungswidrigkeitentatbestände geschaffen, welche bußgeldbewehrt sind.

In Umsetzung der Gebäuderichtlinie betrifft das Gesetz nur die Ladeinfrastruktur für Personenkraftfahrzeuge und Lieferfahrzeuge.

III. Alternativen

Das Ziel der Gebäuderichtlinie, die Nutzung von Elektrofahrzeugen durch den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur in Gebäuden voranzubringen, lässt sich allein durch eine bundeseinheitliche Regelung erreichen. Initiativen der Länder zur Umsetzung der Gebäuderichtlinie im Rahmen des Bauordnungsrechts wären denkbar. Allerdings ist insbesondere im Bereich der Nichtwohngebäude eine Vielzahl von deutschlandweit tätigen Unternehmen betroffen. Unter anderem für diese würden etwaige unterschiedliche Anforderungen in den Bundesländern die Umsetzung der EU-Vorgaben erheblich erschweren. Dies hätte ein Risiko für die zeitlichen Zielvorgaben der Richtlinie bedeutet.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 des Grundgesetzes. Der Regelungsgegenstand des Gesetzes gehört zum Recht der Wirtschaft. Zweck des Gesetzes ist unter anderem, die weitere Verbreitung von Elektrofahrzeugen durch Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur zu fördern.

Die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse macht eine bundesgesetzliche Regelung im Sinne von Artikel 72 Absatz 2 Grundgesetz erforderlich. Unterschiedliche Anforderungen in den Bundesländern würden die Umsetzung der EU-Vorgaben erheblich erschweren. Insbesondere deutschlandweit tätige Handelsunter-

nehmen verfügen über Nichtwohngebäude mit vielen Parkplätzen und würden durch unterschiedliche Anforderungen stark belastet. Es wäre möglicherweise mit erheblichen Mehrkosten für den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur zu rechnen. Um die Ziele der Gebäuderichtlinie für die Elektromobilität zu erfüllen, ist daher eine bundesgesetzliche Regelung mit einheitlichen Anforderungen notwendig.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden setzt Artikel 8 Absatz 2 bis 6 der Gebäuderichtlinie in nationales Recht um. Das Gesetz steht im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union und den völkerrechtlichen Verträgen.

VI. Gesetzesfolgen

Mit dem Gesetz werden neue ordnungsrechtliche Vorgaben für Gebäudeeigentümer eingeführt. Die Vorgaben zum Aufbau einer Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden kann die weitere Verbreitung von Elektrofahrzeugen befördern.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Das Gesetz begründet neue rechtliche Regelungen. Eine Rechts- oder Verwaltungsvereinfachung erfolgt nicht.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetz steht mit den Zielen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie im Einklang.

Das Regelungsvorhaben hat voraussichtlich Auswirkungen auf den Bereich Emission von Luftschadstoffen (Indikator 3.2.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, da der Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität zur weiteren Verbreitung von Elektrofahrzeugen beitragen kann. Hierdurch kann die Emission von Luftschadstoffen reduziert werden.

Das Regelungsvorhaben trägt zudem zur Erreichung der Ziele im Bereich Endenergieverbrauch im Personenverkehr (Indikator 11.2.b) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bei, indem durch den Aufbau einer Leitungs- und Ladeinfrastruktur in Gebäuden die weitere Verbreitung von Elektrofahrzeugen und damit von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben unterstützt wird.

Der Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität kann auf lange Sicht dazu beitragen, die Nutzung fossiler Energieträger im Verkehrssektor zu minimieren.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Mehrbedarfe durch den nachfolgend dargestellten Erfüllungsaufwand im Bereich des Bundes sind finanziell und stellenplanmäßig in den jeweiligen Einzelplänen zu erwirtschaften. Einnahmeminderungen für den Bundeshaushalt sollen mit den Mehrbedarfen nicht einhergehen.

4. Erfüllungsaufwand

Insgesamt führen die Vorgaben des vorliegenden Gesetzes zu einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 38,7 Millionen Euro über alle Adressatengruppen hinweg. Unter diesem Punkt werden die Kosten erfasst, die dadurch entstehen, dass bei Neubau bzw. größerer Renovierung von Gebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen in Wohngebäu-

den künftig jeder Stellplatz, in Nichtwohngebäuden jeder fünfte Stellplatz mit Schutzrohren für Elektro- und Datenleitungen auszustatten und ein Ladepunkt zu errichten ist.

Ab dem Jahr 2025 entstehen weitere einmalige Umstellungskosten in Höhe von rund 739 Millionen Euro, ebenfalls über alle Adressatengruppen hinweg, für die Errichtung von jeweils einem Ladepunkt in allen Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen**.**

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger, in Gestalt von Wohnungseigentümern, die ihre Wohnung selbst bewohnen und Organisationen ohne Erwerbszweck (beispielsweise Vereine, Verbände, Kirchen, Non-Profit-Organisationen, etc.), ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 5,5 Millionen Euro.

Der jährliche Erfüllungsaufwand ergibt sich aus den anteiligen Kosten für die Leitungsinfrastruktur in zu errichtenden Wohn- und Nichtwohngebäuden, in bestehenden Wohn- und Nichtwohngebäuden, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, sowie den Kosten für die Ladeinfrastruktur in zu errichtenden und bestehenden Nichtwohngebäuden. Im Einzelnen ergeben sich die Kosten aus:

– den anteiligen Kosten für die Leitungsinfrastruktur (115 Euro pro Fall) bei Neubau für geschätzt 8.000 Wohnungseigentümer pro Jahr (im Saldo 0,9 Millionen Euro),

– den anteiligen Kosten für die Leitungs- und Ladeinfrastruktur (3.940 Euro pro Fall) für 29 zu errichtende Nichtwohngebäude pro Jahr (im Saldo 0,1 Millionen Euro),

– den anteiligen Kosten für die Leitungsinfrastruktur (135 Euro pro Fall) bei geschätzter größerer Renovierung von 20.000 bestehenden Wohngebäuden pro Jahr (im Saldo 2,7 Millionen Euro),

– den anteiligen Kosten für die Leitungs- und Ladeinfrastruktur (3.940 Euro pro Fall) bei geschätzter größerer Renovierung von 458 bestehenden Nichtwohngebäuden pro Jahr (im Saldo 1,8 Millionen Euro).

Der einmalige Umstellungsaufwand ab 2025 liegt bei ca. 65 Millionen Euro. Der einmalige Erfüllungsaufwand ergibt sich aus den Investitionskosten inkl. den laufenden Kosten für einen Ladepunkt von ca. 6.800 Euro (Mittelwert aus Wallbox und einfacher Ladesäule bei Gewichtung 50:50) und den 9.603 Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen, die dem Normadressaten Bürgerinnen und Bürger zuzuordnen sind.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft, einschließlich der Privatpersonen, die ihre Immobilie oder ihr Wohnungseigentum vermieten, ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 30,7 Millionen Euro.

Der jährliche Erfüllungsaufwand ergibt sich aus den anteiligen Kosten für die Leitungsinfrastruktur in zu errichtenden Wohn- und Nichtwohngebäuden, in bestehenden Wohn- und Nichtwohngebäuden, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, sowie den Kosten für die Ladeinfrastruktur in zu errichtenden und bestehenden Nichtwohngebäuden. Im Einzelnen ergeben sich die Kosten aus:

– den anteiligen Kosten für die Leitungsinfrastruktur (2.300 Euro pro Fall) bei Neubau von rund 1.440 Wohngebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen pro Jahr (im Saldo 3,3 Millionen Euro),

– den anteiligen Kosten für die Leitungs- und Ladeinfrastruktur (7.028 Euro pro Fall) für 561 zu errichtende Nichtwohngebäude (im Saldo 3,9 Millionen Euro),

– den anteiligen Kosten für die Leitungsinfrastruktur (2.700 Euro pro Fall) bei geschätzter größerer Renovierung von 6.300 bestehenden Wohngebäuden pro Jahr (im Saldo 17 Millionen Euro),

– den anteiligen Kosten für die Leitungs- und Ladeinfrastruktur (5.793 Euro pro Fall) bei geschätzter größerer Renovierung von 1.133 bestehenden Nichtwohngebäuden pro Jahr (im Saldo 6,5 Millionen Euro).

Der einmalige Umstellungsaufwand ab 2025 liegt bei etwa 622 Millionen Euro. Der einmalige Erfüllungsaufwand ergibt sich aus den Investitionskosten inkl. den laufenden Kosten für einen Ladepunkt von ca. 5.553 Euro (Mittelwert aus Wallbox und einfacher Ladesäule bei Gewichtung 70:30) und den 111.974 Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen, die dem Normadressaten Wirtschaft zuzuordnen sind.

Die zu erwartenden Kosten für die Ausstellung der nach diesem Gesetz erforderlichen Unternehmererklärung sind minimal und bleiben für die Ermittlung des Erfüllungsaufwandes daher außer Betracht.

Um die Belastungen insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen so gering wie möglich zu halten, findet das Gesetz keine Anwendung auf Gebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und von ihnen genutzt werden.

Da mit diesem Regelungsvorhaben ausschließlich EU-Recht 1 : 1 umgesetzt wird, handelt es sich hierbei nicht um einen Anwendungsfall der Bürokratiebremse.

c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 2,5 Millionen Euro.

Der jährliche Erfüllungsaufwand ergibt sich aus den anteiligen Kosten für die Leitungs- und Ladeinfrastruktur in zu errichtenden Nichtwohngebäuden sowie bestehenden Nichtwohngebäuden, die einer größeren Renovierung unterzogen werden. Im Einzelnen ergeben sich die Kosten aus:

– den anteiligen Kosten für die Leitungs- und Ladeinfrastruktur (8.700 Euro pro Fall) für 64 zu errichtende Nichtwohngebäude (im Saldo 0,6 Millionen Euro),

– den anteiligen Kosten für die Leitungs- und Ladeinfrastruktur (8.900 Euro pro Fall) bei geschätzter größerer Renovierung von 223 bestehenden Nichtwohngebäuden pro Jahr (im Saldo 1,9 Millionen Euro).

Der einmalige Umstellungsaufwand ab 2025 liegt bei rund 52 Millionen Euro. Der einmalige Erfüllungsaufwand ergibt sich aus den Investitionskosten inkl. den laufenden Kosten für einen Ladepunkt von ca. 6.800 Euro (Mittelwert aus Wallbox und einfacher Ladesäule bei Gewichtung 50:50) und den 7.655 Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen, die dem Normadressaten Verwaltung zuzuordnen sind.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Es sind keine Auswirkungen auf die Verbraucherinnen und Verbraucher zu erwarten, die über die oben dargestellten Auswirkungen hinausgehen. Das Gesetz hat nach den gleichstellungspolitischen Grundsätzen der Bundesregierung keine Auswirkungen auf die Gleichstellung.

VII. Befristung; Evaluierung

Das Gesetz gilt unbefristet. Es dient der Umsetzung von EU-Recht, welches ebenfalls nicht befristet ist.

Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden wird fünf Jahre nach seinem Inkrafttreten evaluiert. Hierdurch soll festgestellt werden, ob der Zweck des Gesetzes, die weitere Verbreitung der Elektromobilität durch Schaffung vorbereitender Maßnahmen für die Lade- und Leitungsinfrastruktur sowie deren Ausbau in Gebäuden zu beschleunigen und Gebäude hierfür als Hebel zu nutzen, erreicht werden konnte. Des Weiteren soll untersucht werden, ob weitergehende Vorgaben zur Errichtung von Ladepunkten zweckdienlich sind. Ferner wird untersucht, ob sich der Erfüllungsaufwand im prognostizierten Rahmen hält und durch die gesetzliche Neuregelung keine unverhältnismäßigen Belastungen für die Verpflichteten geschaffen wurden.

Mit Unterstützung der Länder kann für die Evaluierung die Zahl der in den einzelnen Bundesländern vorgelegten Unternehmererklärungen ausgewertet werden. Dies ermöglicht es, zunächst einen Überblick über die umgesetzten Maßnahmen zu erhalten. Des Weiteren muss untersucht werden, ob ein Zusammenhang zwischen den umgesetzten Maßnahmen und der Verbreitung von Elektrofahrzeugen und Ladepunkten, auch in räumlicher und regionaler Hinsicht, erkennbar wird. Unter Umständen ist eine Erhöhung der Anforderungen für Ladepunkte zu prüfen, um die Verbreitung von Elektrofahrzeugen ausreichend zu unterstützen. Für die Evaluierung dürfte ebenfalls von Interesse sein, inwieweit die vorbereitenden Maßnahmen für die Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausreichend Anreiz bieten, diese zu einem späteren Zeitpunkt tatsächlich in Ladepunkte umzuwandeln. Das entsprechende Datenmaterial zur Zahl der Elektrofahrzeuge und Ladepunkte, sowie deren räumliche und regionale Verteilung, kann mit Hilfe des Statistischen Bundesamtes aufbereitet werden.

B. Besonderer Teil

Zu Abschnitt 1 (Anwendungsbereich; Begriffsbestimmungen)

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

Zu Absatz 1

Der Anwendungsbereich des Gesetzes verdeutlicht die Zielsetzung der Gebäuderichtlinie, wonach Gebäude zur allgemeinen Dekarbonisierung der Wirtschaft, einschließlich des Verkehrssektors, beitragen können. Gebäude werden als Hebel gesehen, um die Entwicklung der notwendigen Infrastrukturen für das intelligente Aufladen von Elektrofahrzeugen voranzubringen. Um dem Zweck des Gesetzes gerecht zu werden, gilt dieses Gesetz für zu errichtende und bestehende Gebäude, welche die gesetzlichen Auslösetatbestände erfüllen.

Zu Absatz 2

Nichtwohngebäude im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen, die auch überwiegend von ihnen selbst genutzt werden, sind vom Anwendungsbereich des Gesetzes ausgenommen. Die genannten Voraussetzungen müssen kumulativ vorliegen. Nichtwohngebäude, die im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen stehen, von diesen aber nicht überwiegend selbst genutzt werden, oder Nichtwohngebäude, die von kleinen und mittleren Unternehmen überwiegend selbst genutzt werden, aber nicht in deren Eigentum stehen, unterfallen dem Anwendungsbereich des Gesetzes. Die Regelung macht von der Ausnahmevorschrift in Artikel 8 Absatz 4 der Gebäuderichtlinie Gebrauch.

Kleine und mittlere Unternehmen sollen hierdurch in einem eng gesteckten Rahmen vor übermäßigen Belastungen bewahrt werden.

Kleine und mittlere Unternehmen sind durch die Umsetzung rechtlicher Regelungen oftmals besonders belastet. Die Bundesregierung hat daher mit dem Arbeitsprogramm Bessere Rechtssetzung 2014 und den Eckpunkten zum Bürokratieabbau beschlossen, ein Verfahren zur besonderen Berücksichtigung der Belange kleiner und mittlerer Unternehmen bei der Schaffung von Bundesrecht einzuführen.

Vorliegendes Regelungsvorhaben stellt für kleine und mittlere Unternehmen im Vergleich zu großen Unternehmen eine besondere Belastung dar. Die Kosten für die Errichtung der erforderlichen Leitungsinfrastruktur pro Stellplatz sind identisch und auch die Kosten für die Errichtung eines Ladepunktes fallen unabhängig davon an, ob das Unternehmen über zwölf oder mehrere hundert Stellplätze verfügt. Im Verhältnis würden kleine und mittlere Unternehmen durch das Regelungsvorhaben überproportional belastet.

Kleine und mittlere Unternehmen nutzen weit überwiegend Nichtwohngebäude zur Ausführung ihrer unternehmerischen Tätigkeit. Hierdurch sind sie auch im Vergleich zu einer Eigentümergemeinschaft eines Mehrfamilienhauses stärker belastet, da die anfallenden Kosten für Nichtwohngebäude durch den erforderlichen Ladepunkt deutlich über denen für Wohngebäude liegen.

Um genau dieses Missverhältnis zu beheben, sieht das Gesetz einen eng gesteckten Rahmen vor, durch welchen kleine und mittlere Unternehmen, die ihr eigenes Betriebsgebäude überwiegend für ihre eigenen unternehmerischen Tätigkeiten nutzen, vom Anwendungsbereich des Gesetzes ausgenommen werden sollen. Überwiegend bedeutet hierbei, dass das betroffene kleine und mittlere Unternehmen den Großteil der Gebäudefläche, d.h. mindestens über 50 Prozent, für seine eigene unternehmerische Tätigkeit nutzt.

Durch die Erforderlichkeit zweier kumulativer Voraussetzungen wird sichergestellt, dass insbesondere die vor Ort tätigen kleinen und mittleren Unternehmen, die allein aufgrund der Art ihrer unternehmerischen Tätigkeit ggf. über mehr als zehn Stellplätze verfügen müssen, z.B. Autowerkstätten, Autohäuser, Baumschulen, kleinere Ladengeschäfte, etc. vor übermäßigen Belastungen geschützt werden. Die Anforderung, dass das Nichtwohngebäude überwiegend vom kleinen und mittleren Unternehmen selbst genutzt werden muss, stellt sicher, dass Unternehmen, die nur ein Büro in ihrem Gebäude nutzen, den Rest des Gebäudes aber beispielsweise vermieten und darüber weitere Einnahmen erzielen, nicht vom Anwendungsbereich des Gesetzes ausgenommen sind.

Sehr kleine Unternehmen, die regelmäßig über weniger als zehn Stellplätze verfügen, werden bereits dadurch geschützt, dass der Anwendungsbereich des Gesetzes regulär nur Gebäude mit mehr als zehn Stellplätzen betrifft.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

Zu Nummer 1

Das Gesetz begründet Pflichten für den Eigentümer. Gemeint ist damit der Eigentümer des Gebäudes. Grundsätzlich stehen Gebäude und Grundstück im Eigentum derselben Person (vgl. §§ 93, 94 BGB). Es ist aber auch denkbar, dass Grundstücks- und Gebäudeeigentum auseinanderfallen (vgl. § 95 Absatz 1 BGB). Dies gilt insbesondere für Gebäude, die Gegenstand eines Erbbaurechts sind (vgl. § 12 ErbbauRG). In diesen Fällen ist nach Nummer 1 das Eigentum am Gebäude und nicht das Eigentum am Grundstück maßgeblich.

Besonderheiten ergeben sich zudem bei der Aufteilung eines Gebäudes nach dem Wohnungseigentumsgesetz. Die Aufteilung bewirkt, dass jedem Wohnungseigentümer das Sondereigentum an einer Wohnung in Verbindung mit dem Miteigentum an dem gemein-

schaftlichen Eigentum zugeordnet ist. Entsprechendes gilt für Nicht-Wohngebäude. An dem Gebäude besteht nach der Aufteilung mithin sowohl Gemeinschaftseigentum (z.B. an den tragenden Wänden, Treppenhaus, Dach) als auch Alleineigentum (z.B. Sondereigentum an der Wohnung). Daneben besteht die rechtsfähige Gemeinschaft der Wohnungseigentümer, die anstelle der einzelnen Wohnungseigentümer im Rechtsverkehr auftritt und dabei vom Verwalter vertreten wird. Nummer 1 ordnet deshalb an, dass neben den Wohnungseigentümern als Eigentümer des Gebäudes auch die Gemeinschaft der Wohnungseigentümer als Eigentümer anzusehen ist.

Zu Nummer 2

Nummer 2 präzisiert die Anforderungen an die elektrische Infrastruktur des Gebäudes bzw. Parkplatzes.

Zu Nummer 3

Nummer 3 stellt auf das Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) zur Bestimmung des Begriffs „Elektromobil“ ab.

Zu Nummer 4

Der Begriff der Gebäudenutzfläche in Nummer 4 entspricht der Begriffsbestimmung in anderen Gesetzen und ist für die Abgrenzung der gemischt genutzten Gebäude erforderlich.

Zu Nummer 5

Nummer 5 überträgt die Begriffsbestimmung der größeren Renovierung aus Artikel 2 Nummer 10 der Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2010 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden in nationales Recht. Es soll von den beiden den Mitgliedstaaten zur Wahl gestellten Optionen auf die Option abgestellt werden, wonach mehr als 25 Prozent der Oberfläche der Gebäudehülle einer Renovierung unterzogen werden.

Eine größere Renovierung, bei der mehr als 25 Prozent der Oberfläche der Gebäudehülle einer Renovierung unterzogen werden, muss eine Maßnahme an solchen Bauteilen der Gebäudehülle sein, durch die der Wärmeenergiebedarf des Gebäudes unmittelbar beeinflusst wird. Dies sind vor allem Maßnahmen an der wärmeübertragenden Umfassungsfläche wie an der Außenwand oder am Dach. Eine solche Maßnahme an der Außenwand wäre z.B. eine Erneuerung des Außenputzes der Fassade. Lediglich ein Neuanstrich der Außenwand oder reine Putzreparaturen an beschädigten Stellen wären keine größere Renovierung im oben genannten Sinne.

Zu Nummer 6

Für die Bestimmung kleiner und mittlerer Unternehmen wird in Nummer 6 auf die Definition in Titel I des Anhangs der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.05.2003, S. 3) abgestellt. Diese findet ohne Einschränkungen Anwendung.

Zu Nummer 7

Nummer 7 stellt auf das Straßenverkehrsgesetz zur Bestimmung des Begriffs der „Kraftfahrzeuge“ ab.

Zu Nummer 8

Der Begriff der „Ladeinfrastruktur“ in Nummer 8 stellt klar, dass es sich um die elektrotechnischen Verbindungen, Mess-, Steuer- und Regelungseinrichtungen handelt, die für die spätere Installation von Ladepunkten erforderlich sind.

Zu Nummer 9

Nummer 9 entspricht der Begriffsbestimmung des Ladepunktes in § 2 Nummer 6 der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung – LSV).

Zu Nummer 10

Der Begriff der „Leitungsinfrastruktur“ in Nummer 10 präzisiert die technischen Anforderungen, die vorbereitende Maßnahmen für eine spätere Installation von Ladepunkten darstellen.

Zu Nummer 11

Der Begriff der Nettogrundfläche in Nummer 11 entspricht der Begriffsbestimmung in anderen Gesetzen und ist für die Abgrenzung der gemischt genutzten Gebäude erforderlich.

Zu Nummer 12

Nummer 12 erläutert den Begriff des „Nichtwohngebäudes“ in Abgrenzung vom „Wohngebäude“.

Zu Nummer 13

Nummer 13 führt zum Begriff des „Parkplatzes“ aus, dass darunter eine zusammenhängende Fläche zu verstehen ist, die aus mehreren Stellplätzen besteht.

Zu Nummer 14

Nummer 14 beschreibt den Begriff des „Stellplatzes“ insbesondere in Abgrenzung zu öffentlichen Verkehrsflächen. Der Begriff ist weit zu verstehen und soll auch Abstellflächen in Garagen, Parkhäusern und vergleichbaren baulichen Anlagen für Kraftfahrzeuge außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen erfassen.

Zu Nummer 15

Das „Wohngebäude“ wird in Nummer 15 im Hinblick auf den gemäß der Zweckbestimmung überwiegenden Nutzungszweck bestimmt.

Zu Abschnitt 2 (Allgemeine Vorschriften)

Zu § 3 (An das Gebäude angrenzende Stellplätze)

Der Begriff der an das Gebäude angrenzenden Stellplätze wird eher eng gefasst, um eine eindeutige Zuordnung der Stellplätze auf einem Parkplatz sicherzustellen. Es wird generell darauf abgestellt, dass der Eigentümer des Gebäudes auch der Eigentümer des Parkplatzes ist. Des Weiteren soll es darauf ankommen, dass der Parkplatz überwiegend von den Bewohnern bzw. Nutzern des betroffenen Gebäudes genutzt wird und eine unmittelbare physische oder technische Verbindung zum Gebäude oder einem Gebäudeteil aufweist.

Zu Nummer 1

Nummer 1 legt fest, dass der Parkplatz im Eigentum des Gebäudeeigentümers stehen muss. Die in diesem Gesetz geregelten Pflichten für den Gebäudeeigentümer setzen auch die Verfügungsbefugnis über den Parkplatz voraus. Dies ist nur im Falle des Eigentums sicher zu gewährleisten.

Zu Nummer 2

Nummer 2 trifft eine Regelung zur Nutzung des Parkplatzes und legt fest, dass überwiegend die Bewohner bzw. Nutzer des Gebäudes den Parkplatz nutzen müssen. Der Begriff der Nutzer umfasst dabei bei Gebäuden mit erheblichem Besucherverkehr, z.B. Krankenhäuser, Pflegeheime, auch die Besucher des konkreten Gebäudes.

Zu Nummer 3

Nummer 3 garantiert eine eindeutige Zuordnung zum jeweiligen Gebäude dadurch, dass der Parkplatz eine unmittelbare physische oder technische Verbindung zum Gebäude oder einem Gebäudeteil aufweisen muss.

Zu § 4 (Leitungsinfrastruktur)

§ 4 ergänzt die Begriffsbestimmung in § 2 Nummer 10 dahingehend, dass die Leitungsinfrastruktur eine geeignete Leitungsführung für Elektro- und Datenleitungen umfassen muss. Zudem muss die genutzte Leitungsführung den in der Regelung benannten technischen Anforderungen sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen. Des Weiteren verdeutlicht die Regelung in § 4, dass die Leitungsinfrastruktur auch den Platz für künftig hinzukommende Messeinrichtungen und Schutzelemente umfasst. Nur wenn der Raum für den künftigen Zählerplatz sowie für Schutzelemente von vorneherein mit bedacht wird, kann das Ziel der Vereinfachung der Installation von künftigen Ladepunkten zu einem späteren Zeitpunkt auch erreicht werden.

Zu § 5 (Errichtung eines Ladepunktes)

Zu Absatz 1

Absatz 1 stellt klar, dass bei der Errichtung eines Ladepunktes sonstige bestehende gesetzliche Mindestanforderungen an den Aufbau und den Betrieb von Ladepunkten zu beachten sind.

Zu Absatz 2

Absatz 2 verweist ausdrücklich auf die Mitteilungspflichten nach § 19 Absatz 2 der Niederspannungsanschlussverordnung vom 1. November 2006 (BGBl. I S. 2477), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 14. März 2019 (BGBl. I S. 333) geändert worden ist. Danach sind Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge dem Netzbetreiber vor deren Inbetriebnahme mitzuteilen. Die Inbetriebnahme bedarf darüber hinaus der vorherigen Zustimmung des Netzbetreibers, sofern ihre Summen-Bemessungsleistung 12 Kilovoltampere je elektrischer Anlage überschreitet. Weitere Einzelheiten sind § 19 Absatz 2 Niederspannungsanschlussverordnung zu entnehmen.

Zu Abschnitt 3 (Zu errichtende Gebäude)

Zu § 6 (Zu errichtende Wohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen)

§ 6 setzt Artikel 8 Absatz 5 Fall 1 der Gebäuderichtlinie (neue Wohngebäude) in nationales Recht um. Entsprechend der Anforderungen der Gebäuderichtlinie ist in einem zu errichtenden Wohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen jeder Stellplatz mit der Leitungs-

infrastruktur für die Elektromobilität auszustatten. Die Stellplätze müssen sich auf einem Parkplatz im Gebäude oder an das Gebäude angrenzend befinden. Anforderungen zur Errichtung von Ladepunkten werden für Wohngebäude nicht getroffen. Dies entspricht den Vorgaben der Gebäuderichtlinie, die für diese Fälle ebenfalls keine derartigen Anforderungen vorsieht.

Zu § 7 (Zu errichtende Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen)

Mit der Regelung in § 7 des Gesetzes wird Artikel 8 Absatz 2 Satz 1 Fall 1 der Gebäuderichtlinie (neue Nichtwohngebäude) in nationales Recht umgesetzt. Die Stellplätze müssen sich auf einem Parkplatz im Gebäude oder an das Gebäude angrenzend befinden.

Zu Nummer 1

Nummer 1 legt fest, dass in einem zu errichtenden Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten ist. Dabei handelt es sich um eine Rechengröße. Auf welchen Stellplätzen des Parkplatzes konkret Leitungsinfrastruktur geschaffen wird, obliegt dem Eigentümer und kann sachlichen Erwägungen, z.B. gebündelte Errichtung auf nebeneinanderliegenden Stellplätzen, folgen.

Zu Nummer 2

Zusätzlich ist nach Nummer 2 mindestens ein Ladepunkt im Sinne der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22.10.2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1 – Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID)) zu errichten; siehe Begriffsdefinition in § 2 Nummer 9. Hierbei ist ein Ladepunkt pro betroffenem Parkplatz zu errichten, unabhängig davon, wie viele Stellplätze sich auf dem Parkplatz befinden. Nummer 2 setzt hiermit die Vorgaben der Gebäuderichtlinie um.

Zu Abschnitt 4 (Bestehende Gebäude)

Zu § 8 (Größere Renovierung bestehender Wohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen)

§ 8 setzt Artikel 8 Absatz 5 Satz 1 Fall 2 der Gebäuderichtlinie (bestehende Wohngebäude) in nationales Recht um.

Zu Absatz 1

Absatz 1 trifft eine Regelung für ein Wohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen, das einer größeren Renovierung unterzogen wird und dessen Parkplatz sich innerhalb des Gebäudes befindet. In diesem Fall ist jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten. Sofern sich der Parkplatz mit den Stellplätzen innerhalb des Gebäudes befindet, muss die größere Renovierung, die mehr als 25 Prozent der Oberfläche der Gebäudehülle umfasst, zusätzlich entweder den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfassen, um die gesetzliche Verpflichtung auszulösen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 trifft eine Regelung für ein Wohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen, das einer größeren Renovierung unterzogen wird und dessen Parkplatz an das Gebäude angrenzt. In diesem Fall ist jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten. Grenzt der Parkplatz an das Gebäude an, müssen die Renovierungsmaßnahmen über die oben genannt 25-Prozent-Regel hinaus zusätzlich den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfassen. Verpflichteter ist der Eigentümer des Wohngebäudes. Anforderungen zur Errichtung von Ladepunkten werden für

Wohngebäude nicht getroffen. Dies entspricht den Vorgaben der Gebäuderichtlinie, die für diese Fälle ebenfalls keine derartigen Anforderungen vorsieht.

Zu § 9 (Größere Renovierung bestehender Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen)

Für ein Nichtwohngebäude, das über mehr als zehn Stellplätze verfügt und einer größeren Renovierung unterzogen wird, ist § 9 des Gesetzes maßgeblich. Hiermit wird Artikel 8 Absatz 2 Fall 2 der Gebäuderichtlinie (bestehende Nichtwohngebäude) in nationales Recht umgesetzt. Liegen die Voraussetzungen der Absätze 1 und 2 vor, ist mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten. Zusätzlich ist mindestens ein Ladepunkt im Sinne der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1 – Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID)) zu errichten; siehe Begriffsdefinition in § 2 Nummer 9). Verpflichteter ist der Eigentümer des Nichtwohngebäudes.

Zu Absatz 1

Absatz 1 regelt den Fall, dass sich der Parkplatz mit den Stellplätzen innerhalb des Gebäudes befindet. In diesem Fall muss die größere Renovierung, die mehr als 25 Prozent der Oberfläche der Gebäudehülle umfasst, zusätzlich entweder den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfassen, um die gesetzliche Verpflichtung auszulösen.

Zu Absatz 2

Grenzt der Parkplatz nach Absatz 2 an das Gebäude an, müssen die Renovierungsmaßnahmen über die oben genannte 25-Prozent-Regel hinaus zusätzlich den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfassen.

Zu § 10 (Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen)

§ 10 setzt Artikel 8 Absatz 3 der Gebäuderichtlinie (bestehende Nichtwohngebäude) in nationales Recht um. Die Gebäuderichtlinie legt fest, dass die Mitgliedstaaten bis 1. Januar 2025 Anforderungen für den Einbau einer Mindestanzahl von Ladepunkten für alle Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen festlegen müssen. Dieses Gesetz legt fest, dass der Eigentümer die entsprechenden Nichtwohngebäude mit mindestens einem Ladepunkt ausstatten muss. Die Vorgabe erfüllt einerseits das Ziel, den Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität weiter voran zu bringen. Andererseits werden die Belastungen für die Gebäudeeigentümer nicht zu stark erhöht.

Die Empfehlungen (EU) 2019/1019 der Kommission vom 7. Juni 2019 zur Modernisierung von Gebäuden (ABl. EU, L 165 vom 21.6.2019, S. 70, 117) geben vor, dass die Verpflichtung aus Artikel 8 Absatz 3 der Gebäuderichtlinie bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist am 10. März 2020 umzusetzen ist. Dies gilt auch dann, wenn diese Anforderungen nicht vor 2025 Wirkung entfalten.

Zu Abschnitt 5 (Gemischt genutzte Gebäude, Unternehmererklärung und Ausnahmen)

Zu § 11 (Gemischt genutzte Gebäude)

§ 11 regelt, wie mit einem Gebäude zu verfahren ist, das sowohl Wohnanteile als auch Nichtwohnnutzungen aufweist. Der Norm liegt der Grundsatz zugrunde, dass unter bestimmten Bedingungen die unterschiedlich genutzten Teile eines Gebäudes wie ein eigenständiges Gebäude behandelt werden müssen.

Zu Absatz 1

Absatz 1 legt fest, unter welchen Voraussetzungen die nicht dem Wohnen dienenden Flächen eines Wohngebäudes den Regeln für Nichtwohngebäude unterworfen werden müssen. Dabei wird wie folgt differenziert: Soweit die Nichtwohnnutzung sich nach der Art der Nutzung und der gebäudetechnischen Ausstattung nicht wesentlich von der Wohnnutzung unterscheidet, wird das Gebäude auch insoweit als Wohngebäude behandelt. Typische Fälle solcher wohnähnlicher Nutzungen sind freiberufliche Nutzungen, die üblicherweise in Wohnungen stattfinden können, und freiberufsähnliche gewerbliche Nutzungen, beispielsweise eine Arztpraxis, eine Anwalts- oder Steuerberatungskanzlei. Dem Spaltungsgrundsatz unterliegen nur solche Nichtwohnnutzungen innerhalb eines Wohngebäudes, die nach der Art der Nutzung nicht wohnähnlich sind und zusätzlich sich auch bei der gebäudetechnischen Ausstattung (z.B. Belüftung, Klimatisierung) wesentlich von der Wohnnutzung unterscheiden. Mit der Erheblichkeitsgrenze bei der Gebäudenutzfläche soll – ebenso wie für Nichtwohngebäude in Absatz 2 – eine gesonderte Behandlung kleinerer Fläche vermieden werden. Wo die Untergrenze für die Anwendung des Absatzes 1 anzusetzen ist, ist eine Frage des Einzelfalls; im Allgemeinen dürften aber Flächenanteile bis zu 10 Prozent der Gebäudenutzfläche (bei Absatz 2 der Nettogrundfläche) des Gebäudes noch als unerheblicher Flächenanteil anzusehen sein. Ein bestimmter Prozentsatz der Fläche soll nicht vorgegeben werden, um den Anwendern genügend Flexibilität zu geben.

Zu Absatz 2

Absatz 2 bezieht sich auf Nichtwohngebäude und regelt den Fall, dass ein Nichtwohngebäude zu einem nicht unerheblichen Anteil Wohnungen oder sonstigen Wohnraum enthält. In diesem Fall sollen nur die dem Wohnen dienenden Räumlichkeiten die für Wohngebäude geltenden materiell-rechtlichen Anforderungen erfüllen müssen. Die übrigen Gebäudebestandteile müssen die für Nichtwohngebäude geltenden Anforderungen erfüllen. Keine Rolle spielt dagegen, ob sich die Nichtwohnnutzung im Gebäude hinsichtlich der Art ihrer Nutzung und der gebäudetechnischen Ausstattung wesentlich von der Wohnnutzung unterscheidet, wie es in Absatz 1 aus Sicht der Wohnnutzung geregelt ist.

Zu dem flächenbezogenen Merkmal „nicht unerheblicher Teil“ wird auf die Begründung zu Absatz 1 verwiesen, die bei Nichtwohngebäuden in entsprechender Weise zu verstehen ist.

Zu Absatz 3

Absatz 3 legt fest, dass gemischt genutzte Gebäude, die aus einem getrennt als Wohn- bzw. Nichtwohngebäude zu behandelndem Teil bestehen, dem Anwendungsbereich dieses Gesetzes unterliegen, sofern sie über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder an das Gebäude angrenzend verfügen. Die Zahl der Stellplätze ist dabei für das gesamte Gebäude zu ermitteln, unabhängig davon, ob sie dem getrennt als Wohn- bzw. Nichtwohngebäude zu behandelnden Teil zuzuordnen sind.

Die Rechtsfolgen nach diesem Gesetz, d.h. ob die Regelungen für Wohngebäude oder Nichtwohngebäude greifen, richten sich nach der überwiegenden Art der Nutzung des Gebäudes. Sofern nach den Regeln der Absätze 1 und 2 die Nichtwohnnutzung überwiegt, gelten für alle Stellplätze die Regeln für Nichtwohngebäude nach §§ 7, 9 und 10. In diesem Fall ist mindestens jeder fünfte Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur auszustatten. Zusätzlich ist mindestens ein Ladepunkt zu errichten. Ergibt sich nach den Regeln der Absätze 1 und 2, dass die Wohnnutzung überwiegt, gelten für alle Stellplätze die Regeln für Wohngebäude nach §§ 6 und 8. In diesem Fall ist jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur auszustatten. Die Nutzung überwiegt, wenn mehr als die Hälfte der Nutzung eines Gebäudes entweder der Wohn- bzw. Nichtwohnnutzung zuzuweisen ist. Die für die Regelungen in §§ 6 bis 10 anwendbaren Ausnahme- und Bußgeldtatbestände gelten infolge der Anwendbarkeit der §§ 6 bis 10 dieses Gesetzes auch für gemischt genutzte Gebäude.

Zu § 12 (Unternehmererklärung)

§ 12 trifft Regelungen zur Unternehmererklärung für ein zu errichtendes und ein bestehendes Gebäude. Mit der Unternehmererklärung wird die Erfüllung der Pflichten aus diesem Gesetz nachgewiesen. Die Unternehmererklärung dient dem effektiven Vollzug des Gesetzes.

Zu Absatz 1

Sofern geschäftsmäßig Arbeiten an oder in einem zu errichtenden oder bestehenden Gebäude durchgeführt werden, die der Erfüllung dieses Gesetzes dienen, hat der Unternehmer dem Eigentümer nach Abschluss der Arbeiten schriftlich oder elektronisch zu bestätigen, dass die Anforderungen dieses Gesetzes eingehalten werden.

Zu Absatz 2

Die Aufbewahrungspflicht für die Unternehmererklärung beträgt fünf Jahre. Die Frist von fünf Jahren gibt der zuständigen Behörde ausreichend Zeit, nach Fertigstellung der Arbeiten zur Erfüllung dieses Gesetzes einen Nachweis über die gesetzeskonforme Durchführung zu verlangen.

Zu § 13 (Ausnahmen)

Zu Absatz 1

Die Vorgaben dieses Gesetzes für bestehende Gebäude finden keine Anwendung sofern die Kosten für die Errichtung der Leitungs- und Ladeinfrastruktur 7 Prozent der Gesamtkosten der größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten. Die Regelung setzt Artikel 8 Absatz 6 Buchstabe c) der Gebäuderichtlinie in nationales Recht um.

Zu Absatz 2

Absatz 2 enthält eine Ausnahme für öffentliche Gebäude. Sofern diese gemäß der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) bereits vergleichbaren Anforderungen unterliegen, finden §§ 6 bis 10 dieses Gesetzes keine Anwendung. Zu Überschneidungen kann es kommen, da die AFID überwiegend öffentlich zugängliche Ladepunkte adressiert. Dies entspricht Artikel 8 Absatz 6 Buchstabe d) der Gebäuderichtlinie.

Zu Abschnitt 6 (Bußgeld- und Schlussvorschriften)

Zu § 14 (Bußgeldvorschriften)

Zu Absatz 1

§ 14 führt neue Bußgeldvorschriften ein.

Zu Nummer 1

Absatz 1 Nummer 1 legt fest, dass ordnungswidrig handelt, wer die Anforderungen nach diesem Gesetz zur erforderlichen Leitungsinfrastruktur in Wohngebäuden nicht erfüllt.

Zu Nummer 2

Absatz 1 Nummer 2 legt fest, dass ordnungswidrig handelt, wer die Anforderungen nach diesem Gesetz zur erforderlichen Leitungs- und Ladeinfrastruktur in Nichtwohngebäuden nicht erfüllt.

Zu Nummer 3

Absatz 1 Nummer 3 schließlich sanktioniert die Fälle, in denen Nichtwohngebäude nach dem 1. Januar 2025 nicht mit Ladepunkten ausgestattet sind.

Zu Absatz 2

Absatz 2 legt die Bußgeldhöchstbeträge fest.

Zu § 15 (Übergangsvorschriften)

§ 15 setzt Artikel 8 Absatz 6 Buchstabe a) der Gebäuderichtlinie in nationales Recht um. Die Übergangsvorschrift soll sicherstellen, dass die neuen gesetzlichen Vorhaben rechtzeitig für die Planung von Bauvorhaben berücksichtigt werden können. Sie dient damit gleichzeitig dem Vertrauensschutz für Bauvorhaben, für die vor Ablauf des 10. März 2021 ein Bauantrag, ein Antrag auf Zustimmung oder eine Bauanzeige gestellt wurde. Entsprechendes gilt nach den Sätzen 2 und 3 auch für verfahrensfreie Bauvorhaben.

Zu § 16 (Inkrafttreten)

Das Gesetz benötigt keine Vorlaufzeit und tritt daher am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG

Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (NKR-Nr. 5121, BMWi)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand:	 5,5 Mio. Euro 65,2 Mio. Euro
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand:	 30,6 Mio. Euro 621,7 Mio. Euro
Verwaltung Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand:	 2,5 Mio. Euro 51,9 Mio. Euro
Umsetzung von EU-Recht	Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1 Umsetzung hinausgegangen wird.
Evaluierung	Das Gesetz wird fünf Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert.
Ziele: **Kriterien/Indikatoren:** **Datengrundlage:**	Weitere Verbreitung der Elektromobilität durch Schaffung vorbereitender Maßnahmen für die Lade- und Leitungsinfrastruktur; Beschleunigung des Ausbaus der Lade- und Leitungsinfrastruktur. Anzahl der Unternehmererklärungen zur errichteten Lade- und Leitungsinfrastruktur; Verbreitung von Elektrofahrzeugen und Ladepunkten; Umwandlung von Leitungsinfrastruktur in Ladepunkte. Daten des Statistischen Bundesamtes zur Anzahl der Elektrofahrzeuge und Ladepunkte; Daten der Länder.
KMU-Betroffenheit	Das Gesetz findet keine Anwendung auf Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und von ihnen genutzt werden.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben sollen die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2018/844 zum Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich umgesetzt werden.

Das Regelungsvorhaben sieht folgende Maßnahmen vor:

- In neuen Wohngebäuden bzw. bei einer größeren Renovierung eines Wohngebäudes (d.h. Renovierung eines Gebäudes, bei der mehr als 25 Prozent der Oberfläche der Gebäudehülle einer Renovierung unterzogen werden) mit mehr als zehn Stellplätzen sind künftig alle Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität auszustatten.
- In neuen Nichtwohngebäuden bzw. bei einer größeren Renovierung eines Nichtwohngebäudes mit mehr als zehn Stellplätzen ist jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur auszustatten und mindestens ein Ladepunkt zu errichten.
- Bis zum 1. Januar 2025 ist zudem jedes Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen mit mindestens einem Ladepunkt auszustatten.

Öffentliche Gebäude, die gemäß der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bereits vergleichbaren Anforderungen unterliegen, sind von den Regelungen ausgenommen.

II.1. Erfüllungsaufwand

Für die Schätzung des Erfüllungsaufwands wurden aufgrund der unterschiedlichen Technologien Einzelfallkosten für die drei Adressatengruppen sowie für die verschiedenen Kategorien von Gebäuden ermittelt. Die Kosten der Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität werden auf 2.300 Euro bis 2.700 Euro pro Gebäude geschätzt. Für einen Ladepunkt werden Kosten von 3.700 Euro bis 8.700 Euro erwartet. Bei der Ermittlung des Erfüllungsaufwandes wird zudem eine Sanierungsrate für bestehende Gebäude von 2,5% pro Jahr angenommen. Die Fallzahlen wurden unter der Annahme geschätzt, dass bestehende und geplante Fördermaßnahmen im Bereich der Ladeinfrastruktur ebenfalls zu dem Ausbau der Ladeinfrastruktur bis 2025 beitragen werden.

Bürgerinnen und Bürger

Von der Regelung betroffen sind Wohnungseigentümer, die selbst ihre Wohnung bewohnen (Wohngebäude) sowie Verbände, Kirchen, Non-Profit-Organisationen und weitere Organisationen ohne Erwerbszweck (Nichtwohngebäude). Insgesamt entsteht der Bürge-

rinnen und Bürger **jährlicher Erfüllungsaufwand von 5,5 Mio. Euro** sowie **einmaliger Erfüllungsaufwand von 65,2 Mio. Euro.**

Wohngebäude

Das Ressort schätzt, dass insgesamt 800.000 Eigentümer als Teil einer Wohnungseigentümergemeinschaft mit mehr als 10 Wohnungen anteilig die Kosten für bauliche Veränderungen tragen. Das Ressort nimmt zudem an, dass der jährliche Zuwachs an Wohneigentümer 1% beträgt. Daraus ergibt sich eine Fallzahl von etwa 8.000 Wohnungseigentümer, die pro Jahr die Kosten für Leitungsinfrastruktur bei neuen Wohngebäuden tragen werden. Da größere Wohngebäude mit mehr als zehn Wohnungen durchschnittlich 20 Wohnungen haben, geht das Ressort von einem Kostenanteil von 5 % pro Wohnungseigentümer aus. Bei geschätzten Gesamtkosten der Leitungsinfrastruktur von 2.300 Euro pro Gebäude, entsteht **jährlicher Erfüllungsaufwand von 920.000 Euro**.

Bei einer Sanierungsquote von 2,5% pro Jahr werden weitere 20.000 Wohnungseigentümer 5% der Kosten der Leitungsinfrastruktur bei einer Renovierung tragen müssen. Bei geschätzten Kosten der Leitungsinfrastruktur von 2.700 Euro pro Gebäude ergibt sich daraus **jährlicher Erfüllungsaufwand von 2,7 Mio. Euro**.

Nichtwohngebäude

Das Ressort schätzt nachvollziehbar, dass von 3 Mio. Nichtwohngebäuden, etwa 101.000 über 10 bis 20 Stellplätze verfügen (3,4%). Wenn diese Quote auf die geschätzt 850 Baufertigstellungen für Bauherren ohne Erwerbszweck (z.B. Verbände, Kirchen, Non-Profit-Organisationen) übertragen wird, ergibt sich eine Fallzahl von rund 30 neuen Nichtwohngebäuden pro Jahr. Für diese Gebäude muss jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität ausgestattet werden und mindestens ein Ladepunkt pro Gebäude errichtet werden. Das Ressort schätzt die Gesamtkosten auf rund 3.900 Euro pro Gebäude. Daraus entsteht **jährlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt rund 115.000 Euro**.

Das Ressort schätzt zudem, dass rund 460 Nichtwohngebäude, die über 10 bis 20 Stellplätze verfügen, pro Jahr renoviert werden und damit ebenfalls mit der Leitungsinfrastruktur und einem Ladepunkt ausgestattet werden müssen. Daraus entsteht **jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 1,8 Mio. Euro.**

Einmaliger Erfüllungsaufwand ergibt sich für geschätzt 9.600 Nichtwohngebäude die über mehr als 20 Stellplätze verfügen. Bei geschätzten Kosten eines Ladepunktes von 6.800 Euro pro Gebäude entsteht **einmaliger Erfüllungsaufwand von 65,2 Mio. Euro.**

Wirtschaft

Der Wirtschaft entsteht **jährlicher Erfüllungsaufwand von 30,6 Mio. Euro** sowie **einmaliger Erfüllungsaufwand von 621,7 Mio. Euro**.

Wohngebäude

Von den Regelungen betroffen sind private Eigentümer von Wohngebäuden mit mehr als 10 Mietwohnungen. Das Ressort schätzt, dass von rund 19 Mio. Wohngebäuden etwa 280.000 (1,5%) mehr als 10 Wohnungen haben und nach1955 gebaut wurden (und damit Stellplätze vorgesehen haben). Nach der Übertragung dieser Quote auf neu gebaute Wohngebäude und nach dem Abzug der Wohnungseigentümer ergibt sich eine Fallzahl von rund 1.440 Wohngebäuden pro Jahr. Bei geschätzten Gesamtkosten der Leitungsinfrastruktur von 2.300 Euro pro Gebäude entsteht **jährlicher Erfüllungsaufwand von 3,3 Mio. Euro**.

Das Ressort erwartet, dass rund 6.300 weitere Wohngebäude pro Jahr renoviert werden, woraus bei Kosten der Leitungsinfrastruktur von 2.700 Euro pro Gebäude **jährlicher Erfüllungsaufwand von 16,8 Mio. Euro** entsteht.

Nichtwohngebäude

Das Ressort erwartet, dass von etwa 15.500 Baufertigstellungen, rund 560 Gebäude über 10 bis 20 Stellplätze verfügen. Bei Gesamtkosten der Leitungsinfrastruktur und eines Ladepunktes von rund 7.000 Euro pro Gebäude ergibt sich **jährlicher Erfüllungsaufwand von 3,9 Mio. Euro**.

Darüber hinaus werden geschätzt 1.130 Nichtwohngebäude renoviert. Daraus entsteht **jährlicher Erfüllungsaufwand von 6,6 Mio. Euro.**

Für geschätzt 112.000 Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand für die Errichtung von mindestens einem Ladepunkt pro Gebäude. Bei Kosten eines Ladepunktes von rund 5.600 Euro pro Gebäude ergibt sich **einmaliger Erfüllungsaufwand von 621,7 Mio. Euro**.

Verwaltung

Da die öffentliche Verwaltung Wohngebäude hauptsächlich als kommunales Wohnungsbauunternehmen in der Rechtsform einer GmbH oder einer AG errichtet, werden keine Vorgaben für Wohngebäude der Verwaltung zugeordnet. Aus Vorgaben für Nichtwohngebäude entsteht der Verwaltung **jährlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt 2,5 Mio. Euro** sowie **einmaliger Erfüllungsaufwand von 51,9 Mio. Euro**.

Von etwa 1.900 Baufertigstellungen für öffentliche Bauherren verfügen geschätzt rund 65 Gebäude über 10 bis 20 Stellplätze. Bei Kosten der Leitungsinfrastruktur und eines Lade-

punktes von 8.700 Euro pro Gebäude entsteht **jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 560.000 Euro**.

Renoviert werden geschätzt rund 220 Gebäude pro Jahr, woraus sich bei Kosten von 8.900 Euro pro Gebäude **jährlicher Erfüllungsaufwand von rund 2 Mio. Euro ergibt**.

Für rund 7.700 Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen entstehen einmalige Kosten der Errichtung eines Ladepunktes. Bei Kosten von rund 6.800 Euro pro Gebäude entsteht **einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 51,9 Mio. Euro**.

II.2. Umsetzung von EU-Recht

Mit dem Regelungsvorhaben soll Artikel 8 Absatz 2 bis 6 der Richtlinie (EU) 2018/844 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz umgesetzt werden. Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1 Umsetzung hinausgegangen wird.

II.3. Evaluierung

Das Vorhaben wird fünf Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Die Evaluation soll feststellen, ob die Ziele, Elektromobilität durch Schaffung vorbereitender Maßnahmen für die Lade- und Leitungsinfrastruktur zu verbreiten sowie den Ausbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur in Gebäuden zu beschleunigen, erreicht werden konnten. Des Weiteren soll untersucht werden, ob weitergehende Vorgaben zur Errichtung von Ladepunkten zweckdienlich sind. Im Rahmen der Evaluierung wird ebenfalls untersucht, ob sich der Erfüllungsaufwand im prognostizierten Rahmen hält und ob keine unverhältnismäßigen Belastungen für die Verpflichteten geschaffen wurden.

Als Indikator werden die Anzahl der in den einzelnen Bundesländern vorgelegten Unternehmererklärungen über die errichtete Lade- und Leitungsinfrastruktur sowie die Daten zur Verbreitung von Elektrofahrzeugen und Ladepunkten ausgewertet. Die Evaluierung wird auch untersuchen, inwieweit die vorbereitenden Maßnahmen für die Leitungsinfrastruktur ausreichend Anreiz bieten, diese in Ladepunkte umzuwandeln. Das entsprechende Datenmaterial soll mit Hilfe des Statistischen Bundesamtes und der Länder aufbereitet werden.

II. 4 KMU Betroffenheit

Das Gesetz findet keine Anwendung auf Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und von ihnen genutzt werden. Darüber hinaus sind die Vorgaben für Bestandsgebäude nicht zu erfüllen, wenn die Kosten für die

Lade- und Leitungsinfrastruktur in bestehenden Gebäuden 7 Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig	Prof. Dr. Mayer-Bonde
Vorsitzender	Berichterstatterin