

Das Gebäude- Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz (GEIG) – Lohnt sich das Warten?

Autor: Antje Böhlmann-Balan

Der Markthochlauf der Elektromobilität in Deutschland kommt nun (endlich) in Schwung.

Es wurde auch Zeit: Gemäß [Klimaschutzplan 2050](#) soll im Verkehrssektor bis 2030 eine Treibhausgasreduktion von 40-42% gegenüber 1990 erreicht werden. Davon sind wir derzeit noch meilenweit entfernt.

Der [Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung](#), der die Ziele des Klimaschutzplans 2050 konkretisiert, sieht Maßnahmen für den Aufbau von öffentlich zugänglicher sowie von nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur vor.

Der Förderung der nicht-öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur dienen zwei große Gesetzesvorhaben:

Zum einen Änderungen im WEG- und Mietrecht, die erstmals Mietern und Wohnungseigentümern den Anspruch auf Einbau von Ladeinfrastruktur einräumen und nun in Gestalt des [WEMoG](#) definitiv zum 1.12.2020 in Kraft treten (siehe dazu auch unsere [News](#)). Zum anderen das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (**GEIG**), das derzeit leider nach wie vor nur in [Entwurfssfassung](#) vorliegt und den Ausbau von Lademöglichkeiten an und in Gebäuden mit einer größeren Anzahl an Stellplätzen erzwingen soll.

Zum GEIG folgende Informationen:

Gesetzgebungsverfahren – Stand

Deutschland setzt durch das GEIG die [EU-Gebäuderichtlinie \(EU\) 2018/844](#) in nationales Recht um. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung ([BR-Drs. 111/20](#)) wurde am 04.03.2020 verabschiedet. Die Stellungnahme des Bundesrates erfolgte am 15.05.2020. Die Gegenäußerung des Kabinetts wurde am 20.05.2020 veröffentlicht. Bisher berät der Bundestag noch über das Gesetz, das eigentlich zunächst bereits in diesem Jahr, dann Anfang des kommenden Jahres in Kraft treten sollte. Wann und mit welchem Wortlaut es geltendes Recht wird und welche Übergangsfristen gelten, steht derzeit nicht fest.

Inhalt des Gesetzes

Das GEIG regelt die Ausstattung von Gebäuden mit **vorbereitender Leitungsinfrastruktur** (Leerrohren) und **Ladestationen** für Elektromobilität.

Das Gesetz unterscheidet strukturell einerseits zwischen **Neubauten** und **bestehenden Gebäuden** sowie andererseits zwischen **Wohngebäuden** und **Nichtwohngebäuden**. Für **gemischt genutzte Gebäude**

finden sich in § 15 GEIG-E differenzierende Regelungen.

In § 14 GEIG-E sind die **Bußgeldvorschriften** enthalten. Demnach handelt es sich bei dem vorsätzlichen oder leichtfertigen Verstoß gegen die zentralen Vorschriften des Gesetzes um Ordnungswidrigkeiten, die mit einer Geldbuße bis zu EUR 10.000,00 geahndet werden können.

Neubauten

Gem. § 6 GEIG-E ist bei einem neu zu errichtenden **Wohngebäude**, das über mehr als 10 Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als 10 an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur auszustatten.

Für **Nichtwohngebäude** gilt § 7 GEIG-E: Demzufolge muss bei Errichtung von Objekten, die über mehr als 10 Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als 10 an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügen, mindestens jeder 5. Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt eingerichtet werden.

Bestandsgebäude

Bei Bestandsgebäuden entstehen die Pflichten zur Einrichtung von Ladeinfrastruktur / Ladepunkten im Wesentlichen bei „**größeren Renovierungen**“. Dieser Begriff ist in § 2 Nr. 5 GEIG-E wie folgt definiert: „Renovierung eines Gebäudes, bei der mehr als 25 % der Oberfläche der Gebäudehülle einer Renovierung unterzogen werden“.

Für bestehende **Wohngebäude** differenziert das GEIG-E in § 8 wie folgt: Verfügt das Gebäude über mehr als 10 Stellplätze innerhalb des Gebäudes und wird es einer größeren Renovierung unterzogen, die den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfasst, muss jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden. Wenn das Gebäude über mehr als 10 an das Gebäude angrenzende Stellplätze umfasst und das Gebäude einer größeren Renovierung unterzogen wird, die den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfasst, gilt dasselbe.

Bestehende **Nichtwohngebäude** sind in § 9 GEIG-E geregelt: Verfügt das Gebäude über mehr als 10 Stellplätze innerhalb des Gebäudes und wird es einer größeren Renovierung unterzogen, die den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfasst, muss mindestens jeder 5. Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur versehen und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet werden. Verfügt das Gebäude über mehr als 10 an das Gebäude angrenzende Stellplätze und wird das Gebäude einer größeren Renovierung unterzogen, die den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfasst, gilt dasselbe.

Für bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen innerhalb des Gebäudes oder mehr als 20 an das Gebäude angrenzenden Stellplätzen gilt - **unabhängig von größeren Renovierungen** - gem. § 10 GEIG-E, dass nach dem 1.1.2025 ein Ladepunkt zu errichten ist.

Ausnahmen

Gem. § 13 GEIG-E sind die §§ 8-10 (s.o.) bei größeren Renovierungen bestehender Gebäude nicht anzuwenden, wenn die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur 7 % der Gesamtkosten der größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten.

Zudem sind öffentliche Gebäude, die aufgrund der Umsetzung der [EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe](#) bereits vergleichbaren Anforderungen

unterliegen, von den Vorgaben der §§ 6-10 GEIG-E (also bezüglich Neu- und Bestandsbauten) ausgenommen.

Gänzlich vom Anwendungsbereich des GEIG ausgenommen sind sodann gem. § 1 Abs. 2 GEIG-E Nichtwohngebäude, die sich im Eigentum kleinerer und mittlerer Unternehmen (KMU) befinden und überwiegend von ihnen selbst genutzt werden.

Kritik am Gesetzentwurf

Der BDEW äußert in seiner [Stellungnahme](#) zwar Zuspruch bezüglich der Intention des Gesetzes. Er kritisiert die beabsichtigten Vorgaben jedoch, wohl zu Recht, als zu starr für die Praxis. Z.B. können nach seiner Auffassung die Verpflichtungen auch durch wenige Schnell-Ladesäulen oder Lade-Hubs erfüllt werden, anstelle des Aufbaus von zahlreichen kleinen Ladepunkten.

Der Bundesrat zweifelt in seiner [Stellungnahme](#) zudem die praktische Ausführbarkeit der Regelungen an. Er merkt zutreffend an, dass, solange das Versorgungsnetz der Ladeinfrastruktur hinterherhinkt, die von dem Gesetz intendierte flächendeckende Versorgung lediglich theoretisch möglich ist.

Fazit

Das GEIG ist ein kleiner, wahrlich nicht besonders mutiger, weiterer Anstoß in Richtung Elektromobilität. Letztendlich setzt es lediglich die Mindestanforderungen der EU-Richtlinie um und ist deshalb in seiner momentanen Entwurfsfassung zu Recht in der Kritik.

Es bleibt abzuwarten, ob und in welcher Form noch Änderungen vorgenommen werden. Wir halten Sie hierzu auf dem Laufenden.