

Weshalb Deutschland Gebäude fit fürs Laden von E-Autos machen muss

Handlungsempfehlungen zur Reform des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG)

Kontext

Der Umstieg auf Elektroautos bedeutet auch den Wechsel vom Tanken zum Aufladen. Das Laden an öffentlich zugänglichen Ladestationen ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätswende und wird durch nationale Gesetzgebung wie die Ladesäulenverordnung und die EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe geregelt. Neben dem öffentlichen Laden ist jedoch das private Laden – also zu Hause oder am Arbeitsplatz – entscheidend. Der Großteil der Ladevorgänge findet heute an privaten Ladepunkten statt und dies wird auch langfristig der Fall sein.

Das Laden zu Hause oder am Arbeitsplatz, wo Autos längere Zeit geparkt werden, bietet für E-Auto-Fahrer:innen nicht nur mehr Komfort, sondern ist kostengünstiger als das Laden an öffentlichen Ladestationen und zudem auch vorteilhaft für die Stabilität des Stromnetzes, weil vorwiegend AC-Laden sowie gesteuertes Laden genutzt werden. Daher müssen sowohl Wohngebäude als auch gewerbliche Immobilien mit der steigenden Anzahl an E-Autos auf deutschen Straßen für den zunehmenden Bedarf an Lademöglichkeiten

gerüstet sein. Dies umfasst die Installation von Leitungsinfrastrukturen und Verlegung von Kabeln in Tiefgaragen und auf Parkplätzen, um die Montage von Wallboxen zu erleichtern, das Aufrüsten von Stromanschlüssen und die Beschleunigung zugehöriger Genehmigungsverfahren.

Die Zugänglichkeit privater Ladepunkte ist entscheidend für die Akzeptanz von Elektromobilität in der gesamten Bevölkerung. In Deutschland lebt der Großteil der Bevölkerung zur Miete, hauptsächlich in Mehrfamilienhäusern, wo die Installation privater Ladeinfrastruktur nicht gegeben ist oder besondere Herausforderungen mit sich bringt. Insbesondere sozial schwächer gestellte Bevölkerungsgruppen müssen Zugang zu günstiger, komfortabler und privater Ladeinfrastruktur haben. Ohne diese Möglichkeit sind sie auf das deutlich teurere Laden an öffentlichen Ladepunkten angewiesen, was den Umstieg auf Elektromobilität für diese Gruppen zusätzlich erschwert.

Europäische und nationale Gesetzgebung

Die EU-Richtlinie, die den Rahmen für die Verbesserung der Energieeffizienz von

Gebäuden innerhalb der Europäischen Union setzt, ist die EPBD (Energy Performance of Buildings Directive – Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden). Artikel 12 der kürzlich überarbeiteten Richtlinie gibt den Mitgliedstaaten Maßnahmen zur Installation von Ladeeinrichtungen in und an Gebäuden vor.

Das GEIG ([Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz](#)) in Deutschland setzt die Anforderungen der EPBD in nationales Recht um. Es ist am 25. März 2021 in Kraft getreten und zielt darauf ab, den Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden zu beschleunigen, während gleichzeitig die Kosten für Bau und Wohnraum erschwinglich bleiben sollen.

Warum ist die Reform des GEIG notwendig?

Die jüngste Überarbeitung der EPBD macht die Reform des GEIG erforderlich. Die EPBD wird voraussichtlich im Frühjahr 2024 in Kraft treten, woraufhin EU-Mitgliedsstaaten zwei Jahre Zeit für die Übertragung in nationales Recht haben. Die novellierte EPBD stellt neue Anforderungen an die Ladeinfrastruktur für Wohn- und Nichtwohngebäude, die in Deutschland folglich durch eine Anpassung des GEIG umgesetzt werden müssen. Die Bundesregierung hat ihre Absicht, das GEIG zeitnah zu reformieren, sowohl im [Masterplan Ladeinfrastruktur II](#) als auch im [Kabinettsbeschluss zum Modernisierungspaket für Klimaschutz und](#)

[Planungsbeschleunigung](#) im März 2023 bekräftigt. Ziel der Reform, die das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) in Kooperation mit dem Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorantreiben will, ist es, Gebäude proaktiv mit ausreichender Ladeinfrastruktur auszurüsten. Zusätzlich will die Bundesregierung eine verbindliche Bereitstellung von öffentlich zugänglichen Ladepunkten bei Stellplätzen mit öffentlichem Zugang innerhalb von fünf Jahren gesetzlich festlegen. Mit diesem Vorhaben unterstützt die Bundesregierung eine zukunftssichere und nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur und trägt den neuen Vorgaben der EPBD Rechnung.

Welche Anforderungen ergeben sich aus der Revision der EPBD?

Die Trilogverhandlungen zur EPBD sind seit Dezember 2023 abgeschlossen. Für Ladeinfrastruktur sind die [Ergebnisse der vorläufigen Einigung im Artikel 12](#) aufgeführt. Die EPBD – und folglich auch das GEIG – unterscheidet dabei zwischen zwei Kategorien von Gebäuden: Wohngebäuden und Nichtwohngebäuden (z. B. Bürogebäude, Supermärkte, Freizeiteinrichtungen). Zusätzlich werden diese unterteilt in Neubauten, Bestandsgebäude mit größeren Renovierungen (mindestens 25 % der Gebäudefläche oder des Gebäudewertes) und Bestandsgebäude ohne größere Renovierungen. Die folgenden Anforderungen werden in der EPBD aufgelistet:

- Für **neue Nichtwohngebäude** und **Gebäude mit größeren Renovierungen mit mehr als 5 Stellplätzen**

- Vorverkabelung für min. 50 % der Stellplätze
- Restliche Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur
- Min. ein Ladepunkt je fünf Stellplätze
- Bei Bürogebäuden: min. ein Ladepunkt je zwei Stellplätze

- **Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen**

- Ladepunkte für 10 % Stellplätze oder Leitungsinfrastruktur für 50 % der Stellplätze bis spätestens 01.01.2027
- Für öffentliche oder öffentlich genutzte Gebäude zusätzlich Vorverkabelung für 50 % der Stellplätze spätestens bis 01.01.2033

- **Neue Wohngebäude und Wohngebäude mit größeren Renovierungen mit mehr als 3 Stellplätzen**

- Vorverkabelung für min. 50 % der Stellplätze
- Restliche Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur
- Min. ein Ladepunkt bei Neubauten

- **Bestehende Wohngebäude**

- Mitgliedstaaten müssen Förderprogramme gemäß Verbreitung von E-Autos nachliefern

Was ist gut? Was ist nicht gut?

Im Vergleich zu den bestehenden Zielen für private Ladeinfrastruktur an Gebäuden in Deutschland stellen die neuen EU-Mindestvorgaben der EPBD eine Verbesserung der Anforderungen an Neubauten und Gebäude, die renoviert werden, dar. Allerdings sind die Anforderungen besonders an Bestandswohngebäuden, die den Großteil des Gebäudebestands ausmachen, schwach.

Neubauten

Die Anforderungen für neue und renovierte Gebäude bilden eine solide Basis; insbesondere die Vorverkabelung für Parkplätze, die es ermöglicht, relativ einfach einen Ladepunkt zu installieren, sobald dieser benötigt wird.

Die Anforderung, mindestens an 20 % der Stellplätze an Nichtwohngebäuden einen Ladepunkt zu installieren, ist ebenfalls positiv. Dennoch sollten die Anforderungen deutlich verstärkt werden, um E-Auto-Nutzenden das Laden zu ermöglichen, während sie arbeiten, einkaufen oder Freizeitaktivitäten nachkommen. Bedarfe sind dort besonders groß, wo Mehrfamilienhäuser über keine eigenen Stellplätze verfügen und Bewohner:innen auf private Ladeinfrastruktur an Nichtwohngebäuden angewiesen sind.

Bestandsgebäude

Für Bestandsgebäude in Deutschland sind die EU-Mindestvorgaben der EPBD unzureichend. Im GEIG werden deutlich stärkere Anforderungen für bestehende Gebäude benötigt, da die durchschnittliche Renovierungsrate bei nur 1 % pro Jahr liegt – was bedeutet, dass es bis zu 100 Jahre dauern könnte, bis alle Gebäude die Mindestanforderungen bei Renovierung erfüllen.

In Deutschland setzt das Wohnungseigentumsgesetz von 2020 das Right to Plug um. Trotz der Vereinfachung der Wallbox-Installation durch das Gesetz, das keine Mehrheitszustimmung mehr erfordert, bleibt die Kostenbeteiligung für die Grundinstallation freiwillig, was für Mieter:innen, die schnell und kostengünstig eine Wallbox installieren möchten, problematisch ist. Eine Vorverkabelung aller Stellplätze ist deshalb entscheidend, um zukünftige Kosten und Aufwand für Erweiterungen der Ladeinfrastruktur zu minimieren.

Was sollte verbessert werden?

Vorverkabelung für bestehende Gebäude

E-Auto-Nutzende – wenn sie Zugang zu privaten Parkmöglichkeiten haben – sollten die Möglichkeit haben, zügig, unkompliziert und ohne massiven Kostenaufwand einen Ladepunkt zu installieren. Um dies zu gewährleisten, sind Vorgaben zur Vorverkabelung für bestehende Gebäude entscheidend. Das umfasst die gesamte notwendige Infrastruktur für Leitungen,

Kabel und elektrische Installationen. T&E empfiehlt, dass bis 2035, wenn nur noch emissionsfreie Pkw neu zugelassen werden dürfen, alle Stellplätze an allen Gebäuden vorverkabelt sind und dass Zwischenziele von 15 % im Jahr 2027 und 30 % im Jahr 2030 festgelegt werden – um Stellplätze an das erwartete Wachstum des E-Auto-Bestands anzupassen. Für öffentlich genutzte Gebäude sollten 100 % der Stellplätze bereits bis 2030 vorverkabelt sein.

Stärkung des „Right to Plug“

Darüber hinaus sollte die Bundesregierung das „Right to Plug“ erheblich stärken, indem sie eine maximale Frist von 3 Monaten zwischen dem Antrag auf einen Ladepunkt und dessen tatsächlicher Installation festlegt. Mieter:innen sollten die Kosten der Grundinstallation nicht vollumfänglich selbst tragen müssen. Geeignete Förderprogramme können Investitionskosten bei Bestandsgebäuden abfedern.

Anforderungen für Ladepunkte in neuen und bestehenden Nichtwohngebäuden verbessern

Etwa die Hälfte aller Wohnungen in Deutschland befinden sich in Mehrfamilienhäusern. Jedoch verfügt nur ein Viertel dieser Gebäude über angrenzende private Stellplätze. Drei Viertel der Bewohner:innen von Mehrfamilienhäusern werden deshalb auch langfristig keinen direkten Zugang zu privaten, kostengünstigen und komfortablen Ladepunkten am Haus haben, was den Bedarf für Ladeinfrastruktur an gewerblichen Immobilien erhöht. Für neue Nichtwohngebäude und solche, die einer

größeren Renovierung unterzogen werden, sollte die Anforderung, dass mindestens jeder zweite Stellplatz mit einem Ladepunkt auszustatten ist, nicht nur für Bürogebäude, sondern für alle Nichtwohngebäude gelten. Dies würde Handels- und Einzelhandelsgebäude (z. B. Einkaufszentren oder Supermärkte), Bildungsgebäude, Freizeitstätten (z. B. Fitnessstudio oder Kino) sowie touristische und Gesundheitsgebäude (z. B. Hotels oder Krankenhäuser) einschließen.

Für alle bestehenden Nichtwohngebäude sollten bis 2030 mindestens 15 % der Stellplätze mit Ladepunkten ausgestattet sein, bis 2035 mindestens 30 %. Außerdem sollten diese Anforderungen bereits für alle Gebäude mit mehr als 10 Stellplätzen gelten (statt ab 20 wie in der EPBD).

Was sagen Studien?

Eine kürzlich veröffentlichte [Studie](#) von Fraunhofer ISI und ISE im Auftrag von T&E zeigt: Da eine gesetzliche Verpflichtung zur Installation von Ladeinfrastruktur oder Vorverkabelung sowohl im GEIG als auch in der novellierten und vergleichsweise ambitionierter ausgestalteten EPBD nur im Falle einer Renovierung oder bei Neubauten zum Tragen kommt, werden weniger als eine Million für Ladeinfrastruktur vorbereitete Stellplätze in Mehrparteienhäusern bis 2030 geschaffen. 4,8 Millionen Stellplätze bleiben aufgrund ausbleibender Renovierungen unberührt.

Es bleibt daher definitiv eine Infrastrukturlücke zwischen den

Anforderungen des GEIG bzw. der EPBD und der Verbreitung von E-Autos in Mehrparteienhäusern bestehen. Eine ambitionierte Ausgestaltung des zukünftigen GEIG kann diese Lücke aber verringern. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass die Vorbereitung und Ausstattung der ca. eine Million Stellplätze mit Ladeinfrastruktur bis 2030 nicht automatisch mit der tatsächlichen Standortverbreitung der Elektrofahrzeuge korreliert. Das heißt, auch bei einer ambitionierten Ausgestaltung der GEIG-Novelle in Bezug auf Mehrparteienhäuser müssen weitere Stellplätze an Nichtwohngebäuden wie Bürogebäuden, Parkhäusern oder Supermärkten geschaffen werden, damit Nutzer:innen ohne eigenen Stellplatz leicht bei der Arbeit, dem Einkaufen oder in der Freizeit laden können.

Nicht zu vergessen...

Für den erfolgreichen Übergang zu Elektromobilität in Deutschland und das Ziel, bis 2030 mindestens 15 Millionen E-Autos auf den Straßen zu haben, ist es unerlässlich, allen Bevölkerungsgruppen, insbesondere den Bewohner:innen von Mehrfamilienhäusern, einen sozial gerechten Zugang zu Elektromobilität zu ermöglichen. Dies umfasst nicht nur den Zugang zu erschwinglichen E-Autos, sondern auch zu kostengünstigen Ladekosten durch den Zugang zu privater Ladeinfrastruktur. Derzeit sind die Kosten für das Laden an öffentlichen Ladepunkten etwa doppelt so hoch wie an privaten, was die Notwendigkeit unterstreicht, gerade für

diese Bewohner:innen finanziell zugängliche Lösungen zu schaffen. Länder wie Frankreich unterstreichen mit Initiativen wie dem Social-Leasing-Programm für einkommensschwache Gruppen, dass die Dekarbonisierung des Verkehrssektors nur mit einer umfassenden sozialen Teilhabe erfolgreich sein kann. Auch die Bundesregierung muss Maßnahmen ergreifen und mit Förderprogrammen unterstützen, die den Zugang zu

erschwinglichen E-Autos erleichtern und insbesondere den Bewohner:innen in Mehrfamilienhäusern den Zugang zu günstiger, privater Ladeinfrastruktur ermöglichen, um eine gerechte und inklusive Transformation zur Elektromobilität zu gewährleisten.

T&E Handlungsempfehlungen zur Reform des GEiG:

	Wohngebäude	Nichtwohngebäude
Neubau	Bei > 3 Stellplätzen: - 100 % Vorverkabelung - 1 Ladepunkt	Bei > 5 Stellplätzen: - 100 % Vorverkabelung - 50 % Ladeinfrastruktur (1 je 2 SP)
Bestand Bei größerer Renovierung	Bei > 3 Stellplätzen: - 100 % Vorverkabelung - 1 Ladepunkt	Bei > 5 Stellplätzen: - 100 % Vorverkabelung - 50 % Ladeinfrastruktur (1 je 2 SP)
Unabhängig von Renovierung	Bei > 3 Stellplätzen: - Ab 2027: 15 % Vorverkabelung - Ab 2030: 30 % Vorverkabelung - Ab 2035 : 100 % Vorverkabelung - Right to Plug	Bis 2030 und > 10 Stellplätzen: - 15 % Ladeinfrastruktur - 30 % Vorverkabelung - 100 % Verkabelung für öffentliche und öffentlich zugängliche Gebäude Ab 2035: - 100 % Vorverkabelung - 30 % Ladeinfrastruktur

Weitere Informationen

Friederike Piper
 Referentin E-Mobilität
 Transport & Environment Deutschland
 friederike.piper@transportenvironment.org
 Tel.: +49 176 7210 0369

Stand: 15.02.2024