



BRIEFING - AUGUST 2024

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

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

1. Kontext

Der Umstieg auf E-Autos bedeutet auch: Laden statt Tanken. Das Laden an öffentlichen Ladestationen ist ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende und wird durch nationale Gesetze wie die [Ladesäulenverordnung](#) und die EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ([AFIR](#)) geregelt. Neben dem öffentlichen Laden ist das private Laden entscheidend, d.h. zu Hause oder am Arbeitsplatz, denn hier finden die meisten Ladevorgänge statt und dies wird auch langfristig der Fall sein.

Privates Laden findet meist dort statt, wo Autos länger geparkt werden. Es bietet mehr Komfort, schont die Batterien, ist billiger als öffentliches Laden und vorteilhaft für die Stabilität des Stromnetzes, weil vorwiegend AC-Laden sowie gesteuertes Laden genutzt werden.

Der Zugang zu privaten Ladepunkten ist entscheidend für die Akzeptanz von Elektromobilität. In Deutschland lebt über die Hälfte der Bevölkerung zur Miete, v.a. in Mehrfamilienhäusern, wo die Installation privater Ladeinfrastruktur nicht gegeben oder herausfordernd ist.

Insbesondere für Bevölkerungsgruppen mit geringem Einkommen muss der Zugang zu günstiger und komfortabler Ladeinfrastruktur gewährleistet werden.

2. EU- und nationale Gesetzgebung

Die EPBD ([Energy Performance of Buildings Directive - Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden](#)) ist die EU-Richtlinie, die den Rahmen für die Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden innerhalb der EU setzt. Sie wurde im April 2024 überarbeitet. Artikel 14 verpflichtet die Mitgliedstaaten zu Maßnahmen zur Vorbereitung und Installation von Ladeinfrastruktur in und an Gebäuden.

Deutschland setzt im GEIG ([Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz](#)) die Anforderungen der EPBD um. Es ist seit dem 25. März 2021 in Kraft und zielt darauf ab, den Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für E-Autos in Gebäuden zu beschleunigen, während gleichzeitig die Kosten für Bau und Wohnraum erschwinglich bleiben sollen. Die novellierte EPBD muss in Deutschland durch eine Anpassung des GEIG umgesetzt werden. Die Frist dafür ist der 29. Mai 2026.

2.1 Welche Anforderungen ergeben sich aus der Revision der EPBD?

Die EPBD und das GEIG unterscheiden zwischen zwei Gebäudekategorien: Wohn- und Nichtwohngebäuden (z. B. Büros, Supermärkte, Freizeiteinrichtungen). Zusätzlich werden diese unterteilt in Neubauten, Bestandsgebäude mit größeren Renovierungen (mind. 25 % der Gebäudefläche oder des Gebäudewertes) und Bestandsgebäude ohne größere Renovierungen.

Die folgenden Anforderungen werden in der reformierten 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 prüfen die Einführung von Förderregelungen gemäß Verbreitung von E-Autos

2.2 Was ist gut? Was ist nicht gut?

Die neuen EU-Mindestvorgaben der EPBD stellen eine Verbesserung der Anforderungen an Neubauten und Gebäude dar, die renoviert werden. Allerdings sind die Anforderungen an Bestandswohngebäude schwach, obwohl sie den Großteil des Gebäudebestands ausmachen.

Neubauten und renovierte Gebäude: Die Anforderungen schaffen eine gute Grundlage für die Verbreitung von E-Mobilität; v.a. die Vorverkabelung für Parkplätze erleichtert die Ladepunkt-Installation.

Zudem ist positiv zu bewerten, dass an mindestens 20 % der Stellplätze an Nichtwohngebäuden ein Ladepunkt zu installieren ist. Dennoch sollten die Anforderungen verstärkt werden, um das Laden während der Arbeit, dem Einkaufen oder Freizeitaktivitäten zu ermöglichen. Bedarfe sind dort groß, wo Mehrfamilienhäuser keine eigenen Stellplätze haben und Bewohner:innen auf private Ladeinfrastruktur an Nichtwohngebäuden angewiesen sind.

Bestandsgebäude: Für Bestandsgebäude in Deutschland sind die EU-Mindestvorgaben der EPBD unzureichend. T&E setzt sich für deutlich stärkere Anforderungen im GEIG für bestehende Gebäude ein, da die durchschnittliche Renovierungsrate hierzulande bei nur 1 % pro Jahr liegt. Das 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. Das ist für Mietende problematisch, die schnell und kostengünstig eine Wallbox installieren möchten. Vorverkabelte Stellplätze würden dies vereinfachen.

2.3 Was sollte verbessert werden?

Vorverkabelung für bestehende Gebäude: E-Auto-Nutzende mit Zugang zu privaten Parkmöglichkeiten 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. Zudem sollen Zwischenziele von 15 % im Jahr 2027 und 30 % im Jahr 2030 festgelegt werden, damit Stellplätze an das erwartete Wachstum des E-Auto-Bestands angepasst werden. 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“ stärken, indem sie eine maximale Frist von 3 Monaten zwischen dem Antrag auf einen Ladepunkt und dessen tatsächlicher Installation festlegt. Mietende 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 Tourismus- 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).

2.4 Wissenschaftliche Grundlage

Eine [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 EPBD nur bei Neubauten oder einer Renovierung greift, werden bis 2030 weniger als eine Million für Ladeinfrastruktur vorbereitete Stellplätze in Mehrparteienhäusern geschaffen. 4,8 Millionen Stellplätze bleiben unberührt. Es besteht eine Infrastrukturlücke zwischen den Anforderungen des GEIG/der EPBD und der Verbreitung von E-Autos. Gleichzeitig ist anzuzweifeln, dass Stellplätze mit Ladeinfrastruktur mit der Standortverbreitung von E-Autos korrelieren. Das heißt, selbst bei einer GEIG-Reform, die höhere Anforderungen an Mehrfamilienhäuser stellt, müssen die Anforderungen an Nichtwohngebäude trotzdem steigen.

3. T&E Handlungsempfehlungen für die Reform des GEIG

	Wohngebäude	Nichtwohngebäude
Neubau	Bei > 3 Stellplätzen: <ul style="list-style-type: none">- 100 % Vorverkabelung- 1 Ladepunkt	Bei > 5 Stellplätzen: <ul style="list-style-type: none">- 100 % Vorverkabelung- 50 % Ladeinfrastruktur (1 je 2 SP)
Bestand bei größerer Renovierung	Bei > 3 Stellplätzen: <ul style="list-style-type: none">- 100 % Vorverkabelung- 1 Ladepunkt	Bei > 5 Stellplätzen: <ul style="list-style-type: none">- 100 % Vorverkabelung- 50 % Ladeinfrastruktur (1 je 2 SP)
Bestand unabhängig von Renovierung	Bei > 3 Stellplätzen: <ul style="list-style-type: none">- Ab 2027: 15 % Vorverkabelung- Ab 2030: 30 % Vorverkabelung- Ab 2035 : 100 % Vorverkabelung- Right to Plug	Bis 2030 und > 10 Stellplätzen: <ul style="list-style-type: none">- 15 % Ladeinfrastruktur- 30 % Vorverkabelung- 100 % Verkabelung für öffentliche und öffentlich zugängliche Gebäude Ab 2035: <ul style="list-style-type: none">- 100 % Vorverkabelung- 30 % Ladeinfrastruktur

Weitere Informationen

Susanne Goetz

Referentin für E-Mobilität

Transport & Environment Deutschland

susanne.goetz@transportenvironment.org