

# STELLUNGNAHME ZUM GESETZENTWURF ZUR ÄNDERUNG DES GEBÄUDE ELEKTROMOBILITÄTSINFRASTRUKTURGESETZES (GEIG)

Berlin, 26. Mai 2026

Das Bundeskabinett hat am 13. Mai 2026 den Entwurf für das neue Gebäudemodernisierungsgesetz (GModG) beschlossen, dass das bisherige Gebäudeenergiegesetz (GEG) ablösen soll. Im Zuge wurde auch das **Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – kurz GEIG** – neu aufs Gleis gesetzt.

Im Folgenden nimmt der Industrieverband **charGER e.V. – Ladeinfrastruktur für Deutschland** (kurz charGER) zu dem in kürze in Kraft tretenden Gesetzesänderungen - insbesondere Artikel 7 des Gesetzentwurfs zum Gebäudemodernisierungsgesetz – wie folgt Stellung.

charGER ist die Interessenvertretung der deutschen Ladeinfrastrukturbranche und setzt sich in dieser Funktion für eine emissionsfreie und klimaneutrale Mobilität, unterstützt durch eine zukunftssichere, digitale und verlässliche Ladeinfrastruktur, die allen Menschen – in Stadt und Land – einfachen, zuverlässigen und bezahlbaren Zugang zu dieser bietet, ein.

## 1. Einordnung und Grundsatzposition

charGER begrüßt somit ausdrücklich die Zielsetzung des Gesetzgebers, den Ausbau von Ladeinfrastruktur im Gebäudebestand verbindlich voranzutreiben und damit einen wichtigen Beitrag zur Transformation des Mobilitätssektors zu leisten.

Das GEIG stellt grundsätzlich ein geeignetes Instrument dar, um Investitions- und Planungssicherheit für den Hochlauf der Elektromobilität zu schaffen und Ladeinfrastruktur strukturell u.a. in die Flächenentwicklung von Nichtwohngebäuden zu integrieren.

Gleichzeitig zeigt die vorliegende Novelle des GEIG im Rahmen des neuen Gebäudemodernisierungsgesetzes vor allem in Bezug auf GModG Artikel 7 „Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes“ erhebliche Defizite hinsichtlich:

- Der Realität von Bestandsliegenschaften,
- wirtschaftlicher Umsetzbarkeit,
- technischer Systemlogik und
- Konsistenz mit anderen gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Aus Sicht des Verbandes besteht daher **dringender und umgehender Anpassungsbedarf**, um Fehlsteuerungen und Fehlallokationen von Investitionen seitens der Marktakteure also auch Liegenschaftseigentümer zu vermeiden.

## 2. Bewertung der geplanten Regelungen (insbesondere GModG Artikel 7 - GEIG)

Das GEIG spielt eine zentrale Rolle bei der Regelung der Ladeinfrastruktur-Ausstattung von Gebäuden. Dessen jetzt beschlossene Novelle orientiert sich laut der Bundesregierung „an den Vorgaben des Koalitionsvertrages und an den Eckpunkten der Verhandlungsgruppe zum Gebäudemodernisierungsgesetz (GModG)“. Die nun eingearbeiteten EPBD-Vorgaben verschärfen die Vorgaben in mehreren Bereichen und sollen vor dem 1. Juli 2026 in Kraft treten. Im folgenden ordnen wir die geplanten Änderungen aus der Novelle wie folgt ein:

### 2.1. Grundmechanik der Verpflichtungen

Die geplanten Regelungen sehen vor, dass für Nichtwohngebäude im Bestand ab 01.01.2027:

- **ein Ladepunkt je 10 Stellplätze** errichtet werden muss  
oder
- **mindestens 50 % der Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur** ausgestattet werden müssen

Alternativ kann die Verpflichtung bei öffentlich zugänglichen Stellplätzen auch über eine Mindest-Gesamtleistung (kW) erfüllt werden.

### 2.2 Einführung eines Leistungsansatzes (Absatz 4)

Der Leistungsansatz stellt grundsätzlich eine sinnvolle Flexibilisierung dar. Allerdings führt seine konkrete Ausgestaltung zu erheblichen Fehlanreizen:

- Die geforderte Leistung wird nur linear aus der Stellplatzanzahl abgeleitet (z. B. 2,2 kW bzw. 1,1 kW je Stellplatz).

*Beispiel siehe unter Absatz 3.2.*

- Es erfolgt keine Differenzierung nach Nutzung, Auslastung oder Standorttyp.  
*Beispiel: Errichtung von High-Performance-Charging (HPC) Anlagen macht nur dort Sinn, wo das Kundenverhalten nur kurze Park- & Verweildauern aufweist, lange Parkzeiten verursachen unnötiges umparken oder Blockiergebühren, die durchschnittliche Park- / Standzeit and einem Standort sollte Basis der Dimensionierung Ladeleistung am Ladepunkt und Standort sein*

### **3. Zentrale Kritikpunkte aus Sicht der Praxis**

#### **3.1. Fehlende Berücksichtigung realer Nutzungsszenarien**

Der Gesetzesentwurf übersieht damit die oftmals abstrahiert vollständig von realen Gegebenheiten im Bestand geltenden Gegebenheiten:

- struktureller Leerstand auf Parkflächen  
*Beispiel: z.B. Fachmarktzentren, welche mit Auslastung und strukturellem Leerstand zu kämpfen haben*
- historisch gewachsene Stellplatzschlüssel  
*Beispiel: „Umfunktionierte Gewerbeimmobilien“ wie ein ehemaliger Supermarkt mit höherem Stellplatzschlüssel der heute eine Spielhalle mit niedrigerem Stellplatzschlüssel umfunktioniert wurde*
- veränderte Nutzungsprofile  
*Beispiele: Teilbereiche der Flächen in Nichtwohngebäuden wurden von Gewerbefläche mit Kundenverkehr in Lagerflächen*
- regionale Unterschiede beim Hochlauf der Elektromobilität  
*Beispiele: Frankfurt a. d. Oder 1% BEV-Anteil vs. München 4% BEV Anteil*

Diese Faktoren sind jedoch entscheidend für die tatsächliche Nachfrage nach Ladeinfrastruktur damit auch die Sinnhaftigkeit einer staatlich erzwungenen Investition.

### 3.2 Systematische Überdimensionierung von Infrastruktur

Die Kombination aus Stellplatzanzahl und Leistungsanforderung führt faktisch zu einer **Überdimensionierung der Ladeinfrastruktur**:

*Beispiel Bestandsgebäude:*

- *Verpflichtung: 20 Ladepunkte oder 100 Stellplätze Vorverkabelung (ohne Netzanschluss!)*

*Dimensionierung lt. AModG Artikel 7:*

*öffentliche LIS:  $200 \times 1,1 \text{ kW} = 220 \text{ kW}$  Gesamtleistung (1xHPC 220kW/2LP oder 4xDC 50kW & 1xAC 22kW oder 10 x AC 22kW)*

*Konsequenz: häufig erforderlich: **Mittelspannungsanschluss + Trafostation***

- *Folgen:*
  - *Netzinfrasturkturkosten von typischerweise ~100.000 € pro Standort*
  - *Gesamtinvestitionen von zusätzlich ~250.000 € pro Liegenschaft*
  - *keine Deckung und Monetarisierung der Investitionskosten durch realen Bedarf oder Nachfrage*

Dies widerspricht dem im Gesetzentwurf selbst verankerten **Grundsatz der Wirtschaftlichkeit**.

### 3.3 Erzwungene Ladeinfrastruktur Dimensionierung und Strukturen ohne Nachfrage

Die Leistungslogik für Stellplatzausstattung und öffentliche Ladeinfrastruktur führt dazu, dass Betreiber faktisch gezwungen werden:

- Hochleistungs-Ladeinfrastruktur (HPC) aufzubauen
- 50% aller Stellplätze ohne Nutzungsverhalten und -Nachfrage vorzuverkabeln
- AC/DC Ladepunkte zu installieren ohne konkreten Bedarf unabhängig von Nutzungsprofil (Auslastung), Bedarfsanforderungen (mittel- wie langfristig!) und Verweildauer.

Insbesondere bei Standorten mit längeren Aufenthaltszeiten (z. B. Fitnessstudios) sind jedoch sog. Low DC-Lösungen (Gleichstromladen mit niedrigerer Ladeleistung) oder niedrigere Leistungsklassen wie etwa AC-Normallader (bis 22kW) deutlich wirtschaftlicher und sinnvoller

Es bleibt davon auszugehen, dass privatwirtschaftliche Liegenschaften werden unabhängig von Sinn und Bedarf die wirtschaftlichste Verpflichtung erfüllen, was meistens die Vorverkabelung sein wird.

### **3.4 Fehlende Wirtschaftlichkeit im Bestand**

Reale Betriebsdaten öffentlicher Ladeinfrastruktur aus den Mitgliedsunternehmen zeigen:

Bereits heute ist der Betrieb von zwei DC-Ladepunkten (50 kW) an vielen Standorten nicht wirtschaftlich darstellbar. Eine zusätzliche Verpflichtung zu massiver Leistungsausweitung verschärft diese Situation erheblich.

### **3.5 Fehlende Abstimmung mit Baurecht (Musterbauordnung)**

Der Gesetzentwurf berücksichtigt nicht die aktuell fehlende Klarstellung:

- Ladeplätze als anrechenbare Stellplätze (§ 49 MBO), dies wurde bereits im Masterplan beschrieben

Konsequenz:

- Gefahr von Stellplatzablösen für Ladeplätze
- Doppelbelastung von Investoren

→ klare rechtssystematische Inkonsistenz

### **3.6 Ungleichbehandlung öffentlicher vs. privater Liegenschaften**

Die geplanten Übergangsregelungen:

- Öffentliche Liegenschaften: längere Frist (bis 2033)
- Private Liegenschaften: Verpflichtung ab 2027

Diese führen zu einer nicht sachgerecht begründeten Ungleichbehandlung privater Eigentümer. Unabhängig davonsollten Bund und Länder hier mit gutem Beispiel voran gehen.

#### **4. Auswirkungen auf Energie- und Netzsysteme**

Die aktuelle Ausgestaltung führt zu:

- unnötigen Netzanschlusserweiterungen
- Belastung der Verteilnetze durch vorgehaltene, aber ungenutzte Leistung
- ineffizientem Kapitaleinsatz

Dies steht im Widerspruch zu:

- Ganzheitlichkeit der Energiewende
- Effizienzanforderungen der Infrastrukturplanung
- Anderenorts geforderter Kosteneffizienz im Kontext der Energie- und Verkehrswende

#### **5. Anpassungsbedarf – Vorschläge des charGER**

Der Verband empfiehlt dringend folgende Ergänzungen des Gesetzesentwurfs:

##### **5.1 Einführung von Differenzierungskriterien**

Berücksichtigung von:

- tatsächlicher Auslastung bestehender Ladepunkte  
*Beispiel: Einführung automatisierter Berichterstattung analog OBELIS zur Dokumentation, dass öffentliche Ladepunkte in Bestandsgebäuden <50% Auslastung einen GEIG basierten Ausbau aussetzen und einen Ausbau bei Auslastung >50% erzwingen.*
- Nutzungsart der Liegenschaft  
*Beispiel: Der Nachweis das die aktuelle Nutzung der Liegenschaft weniger Stellplätze erfordert, muss auf Nachfrage des zuständigen Amtes nachgewiesen werden vom Liegenschaftseigentümer, die neu ermittelte Stellplatzmenge ist dann die Basis zur Erfüllung*

- regionalem BEV-Hochlauf, gemessen an einer BEV-Zulassungsquote im Anteil am Gesamtaufkommen von Kraftfahrzeugen (Basis = KFZ Zulassungsstatistik des Statistischen Bundesamtes)  
*Beispiel: Einen jährlichen Schlüssel veröffentlichen, der die Quoten der Ladepunkte festlegt: Der Mittelwert aktuell ist 1, schlechtere Kommunen liegen bei 0,75, bessere bei 1,25 x d.h. Spitzenstädte wie Berlin oder München müssten die festgelegte Menge 1,25x erfüllen, schlechte BEV Quotenstädte wie Frankfurt Oder nur 0,75x.*
- Verweildauerprofilen  
*Beispiel: Mehr Flexibilität bei der starren Festsetzung von Ladepunkten, gibt dem Liegenschaftseigentümer und dem CPO (Charge Point Operator) die wirtschaftliche Möglichkeit die Ladetechnik zu realisieren, die sich am Kundenverhalten und Parkzeiten der Fahrzeuge anpasst*

## 5.2 Flexibilisierung der Leistungsanforderungen

- Abkehr von pauschalen kW-pro-Stellplatz-Modellen
- Einführung dynamischer, bedarfsorientierter Leistungsansätze
- stärkere Berücksichtigung von Lastmanagementsystemen

Bei der Dimensionierung der LIS-Anlagen an einem Standort für öffentliche Ladepunkte kann es folglich manchmal kundenfreundlicher und wirtschaftlicher sein den Standort mit zwei (2) je 50kW Ladepunkten zu realisieren statt einen 300kW HPC.

***Wir schlagen eine vereinfachte Formel vor: 2 DC oder HPC Ladepunkte <250 Stellplätze, 4 DC oder HPC Ladepunkte >250 Stellplätze alternativ 6 AC Ladepunkte <250 Stellplätze, 12 AC Ladepunkte >250 Stellplätze (Anschlussleistung kann durch Lastmanagementsystem verringert werden)***

### 5.3 Wirtschaftlichkeitsklausel für Bestandsobjekte

- explizite Verankerung der Zumutbarkeit
- Nachweis wirtschaftlicher Unverhältnismäßigkeit als Ausnahmegrund
- Berücksichtigung örtlicher Netzanschlussituationen der Verteilnetzbetreiber (VNBs): z.B. kein Anschluss an die Niederspannung möglich

### 5.4 Übergangsfristen für Bestandsliegenschaften

- mindestens bis 2033
- analog zu öffentlichen Gebäuden

### 5.5 Harmonisierung mit Bauordnungsrecht

- Klarstellung in § 49 MBO
- Überführung in Landesbauordnungen
- eindeutige Anerkennung von Ladeplätzen als Stellplätze

### 5.6 Gleichbehandlung öffentlicher und privater Eigentümer

- einheitliche Fristen und Anforderungen
- Vermeidung von Marktverzerrungen

### 5.7 Wegfall der Möglichkeit von 50% Vorverkabelung /Vorinstallation

Das Abwägen der Alternativen wird viele Liegenschaftseigentümer der privaten Wirtschaft kurz- und mittelfristig dazu motivieren die Anforderungen des novellierten GEIG lediglich in Form von *Vorverkabelungen ohne Netzanschluss* umzusetzen. Eine wirkliche Entstehung von sinnhafter, bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur verhindert diese Klausel oder anders formuliert: *ein reiner Verbau von Kabelschienen anstatt nutzbare Ladeinfrastruktur wird keinen Fahrzeugnutzer zum Umstieg vom Verbrenner auf ein Elektroauto motivieren und die „Angebotsdebatte“ beenden.*

## 6. Fazit

Der Gesetzentwurf verfolgt ein grundsätzlich richtiges Ziel, verfehlt jedoch in seiner aktuellen Ausgestaltung die Anforderungen der Praxis.

Ohne Anpassungen drohen:

- erhebliche Fehlinvestitionen,
- wirtschaftliche Überforderung von Bestandsbetreibern,
- ineffiziente Nutzung von Netzkapazitäten,
- Verzögerungen beim tatsächlichen Ausbau bedarfsgerechter Ladeinfrastruktur.

Vor dem Hintergrund der extrem kurzen Zeit bis zum geplanten Inkrafttreten der neuen Novelle vor dem 1. Juli 2026 steht der charGER Verband jederzeit für einen konstruktiven Dialog bereit, um gemeinsam mit Gesetzgeber und Verwaltung eine **praxisgerechte, wirtschaftlich tragfähige und energiewirtschaftlich sinnvolle Lösung** zu erarbeiten.

charGER Verband bietet an

- Bereitstellung konkreter Betriebsdaten
- Einbringung von Best-Practice-Beispielen
- Teilnahme an Fachgesprächen und Arbeitsgruppen

+++ ENDE STELLUNGNAHME +++