

# **Referentenentwurf**

## **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 leisten, um 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.

#### **C. Alternativen**

Keine.

#### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

## **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 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.

Für die Schätzung des Erfüllungsaufwands ist ergänzend zu beachten, dass in den nächsten Jahren bis 2025 voraussichtlich Fördermittel für die Errichtung öffentlicher und nicht öffentlicher Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen werden. Die Zahl der Nichtwohngebäude, die ab 2025 auf der Grundlage dieses Gesetzes noch mit einem Ladepunkt auszustatten sind, kann daher nur grob geschätzt werden. Es ist ebenfalls denkbar, dass ein Großteil der Nichtwohngebäude zu diesem Zeitpunkt bereits mit Ladepunkten ausgestattet ist.

### **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.

Durch das Gesetz entstehen keine neuen Informationspflichten für die Wirtschaft.

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 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.

## Referentenentwurf der Bundesregierung

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

#### (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)<sup>1)</sup>

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 Gebäude, 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, Apparate und der damit zusammenhängenden Ausstattung,
3. „Elektromobil“ ein Fahrzeug im Sinne von § 2 Nummer 1 der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung – LSV),
4. „Gebäudenutzfläche“ die Nutzfläche eines Wohngebäudes nach DIN V 18599: 2018-09<sup>\*)</sup>, 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. „isoliertes Kleinstnetz“ ein Netz mit einem Verbrauch von weniger als 500 Gigawattstunden im Jahr 1996, das nicht mit anderen Netzen verbunden ist,
7. „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 20.05.2003, S. 3),
8. „Kraftfahrzeuge“ Fahrzeuge im Sinne von § 1 a 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,
9. „Ladeinfrastruktur“ die Summe aller elektrotechnischen Verbindungen, Mess-, Steuer- und Regelungseinrichtungen, inklusive Überstrom- und Überspannungsschutzeinrichtungen, die zur Installation, zum Betrieb und zur Steuerung von Ladepunkten für die Elektromobilität notwendig sind,
10. „Ladepunkt“ eine Einrichtung, die zum Aufladen von Elektromobilen geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann,
11. „Leitungsinfrastruktur“ die Gesamtheit aller Installationsrohre zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen in Gebäuden oder im räumlichen Zusammenhang von Gebäuden vom Stellplatz über den Zählpunkt eines Anschlussnutzers zum Netzverknüpfungspunkt,
12. „Nettogrundfläche“ die Nutzfläche eines Nichtwohngebäudes nach DIN V 18599: 2018-09, die beheizt oder gekühlt wird,
13. „Nichtwohngebäude“ ein Gebäude, das kein Wohngebäude nach Nummer 16 ist,
14. „Parkplatz“ eine zusammenhängende Fläche, die aus mehreren Stellplätzen besteht,
15. „Stellplatz“ eine Fläche, die dem Abstellen eines Kraftfahrzeugs außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen dient, wobei Ausstellungs-, Verkaufs-, Werk- und Lagerräume für Kraftfahrzeuge keine Stellplätze sind,
16. „Wohngebäude“ ein Gebäude, das nach seiner Zweckbestimmung überwiegend dem Wohnen dient, einschließlich Wohn-, Alten- und Pflegeheimen sowie ähnlicher Einrichtungen.

---

) 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. im Eigentum des Gebäudeeigentümers steht,
2. überwiegend von den Bewohnern oder Nutzern des Gebäudes genutzt wird und
3. eine unmittelbare physische oder technische Verbindung zum Gebäude oder einem Gebäudeteil aufweist.

#### **§ 4**

##### **Leitungsinfrastruktur**

Die erforderliche Leitungsinfrastruktur umfasst getrennte Installationsrohre für Elektro- und Datenleitungen. Die verwendeten Installationsrohre müssen den einschlägigen elektro-, bau- und datentechnischen Vorschriften genügen, insbesondere müssen sie bis zur Nutzung reversibel und luftdicht verschlossen, druck- und schlagfest sowie temperaturbeständig sein. Die Umsetzung kann durch Leerrohre, Kabelschutzrohre, Bodeninstallationsysteme oder vergleichbare Maßnahmen erfolgen. Die Leitungsinfrastruktur umfasst auch den erforderlichen Raum für den Zählerplatz, um die Berücksichtigung künftiger ladepunktbedingt zu installierender Zähler und Sicherungen zu ermöglichen.

#### **§ 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 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 ist.

#### **§ 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 fünfter Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet ist und
2. zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet worden ist.

#### **§ 8**

##### **Erfüllungserklärung**

(1) Für ein zu errichtendes Gebäude hat der Eigentümer der nach Landesrecht zuständigen Behörde durch eine Erklärung nachzuweisen oder zu bescheinigen, dass die Anforderungen dieses Gesetzes erfüllt werden.

(2) Die Erfüllungserklärung ist nach Fertigstellung der zur Erfüllung dieses Gesetzes erforderlichen Arbeiten vorzulegen, soweit das Landesrecht nicht einen anderen Zeitpunkt der Vorlage bestimmt.

(3) Das Landesrecht bestimmt, wer zur Ausstellung der Erfüllungserklärung berechtigt ist.

#### **§ 9**

##### **Verordnungsermächtigung**

(1) Die Landesregierungen werden ermächtigt, für ein zu errichtendes Gebäude durch Rechtsverordnung das Verfahren zur Erfüllungserklärung, die Berechtigung zur Ausstellung der Erfüllungserklärung, die Pflichtangaben in der Erfüllungserklärung und die für die Erfüllungserklärung vorzulegenden Nachweise zu regeln sowie einen von § 8 abweichenden Zeitpunkt für die Vorlage der Erfüllungserklärung zu bestimmen und weitere Bestimmungen zum Vollzug der Anforderungen und Pflichten dieses Gesetzes zu treffen.

(2) Die Landesregierungen werden ferner ermächtigt, durch Rechtsverordnung Aufgaben des Vollzugs dieses Gesetzes abweichend von § 8 einer geeigneten Stelle, einer Fachvereinigung oder einem Sachverständigen zu übertragen.

(3) Die Landesregierungen können die Ermächtigungen nach den Absätzen 1 und 2 durch Rechtsverordnung auf andere Behörden übertragen.

## **A b s c h n i t t 4**

### **B e s t e h e n d e G e b ä u d e**

#### **§ 10**

##### **Bestehende 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 des Gebäudes dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet ist.

(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 des Gebäudes dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet ist.

#### **§ 11**

##### **Bestehende 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 des Gebäudes dafür zu sorgen, dass

1. mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet ist und
2. zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet worden ist.

(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 des Gebäudes dafür zu sorgen, dass

1. mindestens jeder fünfter Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet ist und
2. zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet worden ist.

§ 12

**Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen**

In jedem Nichtwohngebäude, das über mehr als 20 Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder an das Gebäude angrenzend verfügt, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass nach dem 1. Januar 2025 ein Ladepunkt errichtet ist.

§ 13

**Unternehmererklärung**

(1) Wer geschäftsmäßig an oder in einem bestehenden Gebäude Arbeiten zur Erfüllung dieses Gesetzes durchführt, hat dem Eigentümer des Gebäudes unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten schriftlich 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.

**Abschnitt 5**

**Gemischt genutzte Gebäude und Ausnahmen**

§ 14

**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) Für 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 an das Gebäude angrenzend 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.

§ 15

**Ausnahmen**

(1) Sofern die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur in bestehenden Gebäuden 7 Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten, sind §§ 10 bis 12 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, 7 und 10 bis 12 ausgenommen.

(3) Sofern die erforderliche Leitungsinfrastruktur von isolierten Kleinstnetzen abhängig wäre und diese Leitungsinfrastruktur zu erheblichen Problemen für den Betrieb des lokalen Energiesystems führen und die Stabilität des lokalen Netzes bedrohen würde, sind die §§ 6, 7 und 10 bis 12 nicht anzuwenden.

## **Abschnitt 6**

### **Bußgeld- und Schlussvorschriften**

#### **§ 16**

##### **Bußgeldvorschriften**

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder leichtfertig,

1. entgegen §§ 6, 10 Absatz 1 und 2 nicht dafür sorgt, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet ist oder,
2. entgegen §§ 7, 11 Absatz 1 und 2 nicht dafür sorgt, dass mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet oder nicht mindestens ein Ladepunkt errichtet ist oder
3. entgegen § 12 nicht dafür sorgt, dass die dort genannten Nichtwohngebäude nach dem 1. Januar 2025 mit einem Ladepunkt ausgestattet sind.

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

#### **§ 17**

##### **Übergangsvorschriften**

Die Vorschriften dieses Gesetzes sind nicht anzuwenden auf Vorhaben, für welche die Bauantragstellung oder der Antrag auf Zustimmung oder die Bauanzeige bis zum 10. März 2021 erfolgt ist. Satz 1 gilt 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 Kenntnissgabe bei der zuständigen Behörde abzustellen. Für sonstige nicht genehmigungsbedürftige, insbesondere genehmigungs-, anzeige- und verfahrensfreie Vorhaben, ist auf den Zeitpunkt des Beginns der Bauausführung abzustellen.

§ 18

**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am [...] 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 ausweichlich 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. Bis zum 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 Gebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und von ihnen 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 Regulationsgegenstand 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 Handelsunternehmen verfügen über Nichtwohngebäude mit vielen Parkplätzen und würden durch un-

terschiedliche 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**

Keine.

### **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 Wohngebäuden 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.

Für die Schätzung des Erfüllungsaufwands ist ergänzend zu beachten, dass in den nächsten Jahren bis 2025 voraussichtlich Fördermittel für die Errichtung öffentlicher und nicht öffentlicher Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen werden. Die Zahl der Nichtwohngebäude, die ab 2025 auf der Grundlage dieses Gesetzes noch mit einem Ladepunkt auszustatten sind, kann daher nur grob geschätzt werden. Es ist ebenfalls denkbar, dass ein Großteil der Nichtwohngebäude zu diesem Zeitpunkt bereits mit Ladepunkten ausgestattet ist.

#### **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 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.

Durch das Gesetz entstehen keine neuen Informationspflichten für die Wirtschaft.

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 Erfüllungs- bzw. 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**

Gebäude 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. Gebäude, die im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen stehen, von diesen aber nicht überwiegend selbst genutzt werden, oder Gebäude, 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 Ausnahmegvorschrift in Artikel 8 Absatz 4 der Gebäuderichtlinie Gebrauch. Kleine und mittlere Unternehmen sollen hierdurch in einem eng gesteckten Rahmen vor übermäßigen Belastungen bewahrt werden.

Studien belegen, dass kleine und mittlere Unternehmen durch die Umsetzung rechtlicher Regelungen oftmals besonders belastet sind. 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 Gebäude 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 gemeinschaftlichen 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**

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

### **Zu Nummer 3**

§ 2 Nummer 3 stellt auf die Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung – LSV) zur Bestimmung des Begriffs der „Elektromobil“ ab.

### **Zu Nummer 4**

Der Begriff der Gebäudenutzfläche in § 2 Nummer 4 entspricht der Begriffsbestimmung in anderen Gesetzen und ist für die Abgrenzung der gemischt genutzten Gebäude erforderlich.

### **Zu Nummer 5**

§ 2 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.

### **Zu Nummer 6**

§ 2 Nummer 6 entspricht der Definition des isolierten Kleinstnetzes in Artikel 2 Nummer 27 der Richtlinie 2009/72/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über gemeinsame Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/54/EG (ABl. L 211 vom 14.08.2009, S. 55).

### **Zu Nummer 7**

Für die Bestimmung kleiner und mittlerer Unternehmen wird in § 2 Nummer 7 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 mittle-

ren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.05.2003, S. 3) abgestellt. Diese findet ohne Einschränkungen Anwendung.

### **Zu Nummer 8**

§ 2 Nummer 8 stellt auf das Straßenverkehrsgesetz zur Bestimmung des Begriffs der „Kraftfahrzeuge“ ab.

### **Zu Nummer 9**

Der Begriff der „Ladeinfrastruktur“ in § 2 Nummer 9 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 10**

§ 2 Nummer 10 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 11**

Der Begriff der „Leitungsinfrastruktur“ in § 2 Nummer 11 präzisiert die technischen Anforderungen, die vorbereitende Maßnahmen für eine spätere Installation von Ladepunkten darstellen.

### **Zu Nummer 12**

Der Begriff der Nettogrundfläche in § 2 Nummer 12 entspricht der Begriffsbestimmung in anderen Gesetzen und ist für die Abgrenzung der gemischt genutzten Gebäude erforderlich.

### **Zu Nummer 13**

§ 2 Nummer 13 erläutert den Begriff des „Nichtwohngebäudes“ in Abgrenzung vom „Wohngebäude“.

### **Zu Nummer 14**

§ 2 Nummer 14 führt zum Begriff des „Parkplatzes“ aus, dass darunter eine zusammenhängende Fläche zu verstehen ist, die aus mehreren Stellplätzen besteht.

### **Zu Nummer 15**

§ 2 Nummer 15 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 16**

Das „Wohngebäude“ wird in § 2 Nummer 16 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 Gebäudeeigentümer 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.

#### **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 11 dahingehend, dass die Leitungsinfrastruktur getrennte Installationsrohre für Elektro- und Datenleitungen umfassen muss. Zudem müssen die genutzten Installationsrohre den in der Regelung benannten technischen Anforderungen genügen. Des Weiteren verdeutlicht die Regelung in § 4, dass die Leitungsinfrastruktur auch den Platz für künftig hinzukommende Zähler und Sicherungen umfasst. Nur wenn der Raum für den künftigen Zählerplatz 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 Leitungsinfrastruktur 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.

#### **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 10.

### **Zu § 8 (Erfüllungserklärung)**

§ 8 regelt die Grundlagen der Erfüllungserklärung für ein zu errichtendes Gebäude.

#### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 legt fest, dass mit der Erfüllungserklärung nachzuweisen ist, dass die gesetzlichen Vorgaben eingehalten worden sind. Die Erfüllungserklärung dient damit dem effektiven Vollzug des Gesetzes.

#### **Zu Absatz 2**

Die Erfüllungserklärung ist nach Absatz 2 durch den Eigentümer nach Fertigstellung der zur Erfüllung dieses Gesetzes erforderlichen Arbeiten der nach Landesrecht zuständigen Behörde vorzulegen. Die konkreten Anforderungen an den Inhalt der Erklärung, die Ausstellungsberechtigung sowie das Verfahren sind durch die Länder festzulegen. Das Landesrecht kann einen anderen Vorlagezeitpunkt festlegen.

#### **Zu Absatz 3**

Absatz 3 überträgt es dem Landesrecht, die Ausstellungsberechtigung für die Erfüllungserklärung zu bestimmen.

## **Zu § 9 (Verordnungsermächtigung)**

### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 soll es den Ländern ermöglichen, die notwendigen Regelungen zur Umsetzung und näheren Ausgestaltung der Erfüllungserklärung auch durch Rechtsverordnung zu erlassen.

### **Zu Absatz 2**

Die Ermächtigung in Absatz 2 stellt sicher, dass die Länder weiterhin durch Rechtsverordnung andere als behördliche Stellen mit der Wahrnehmung der sich aus § 8 ergebenden Aufgaben betrauen können.

### **Zu Absatz 3**

Absatz 3 ermöglicht es den Ländern, die Ermächtigung nach Absatz 1 und Absatz 2 durch Rechtsverordnung weiter zu übertragen (Subdelegation).

## **Zu Abschnitt 4 (Bestehende Gebäude)**

### **Zu § 10 (Bestehende Wohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen)**

Absatz 1 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 genannte 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 § 11 (Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen)**

Für ein Nichtwohngebäude, das über mehr als zehn Stellplätze verfügt und einer größeren Renovierung unterzogen wird, ist § 11 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 Infrastruc-

ture Directive (AFID)) zu errichten; siehe Begriffsdefinition in § 2 Nummer 10. 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 § 12 (Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen)**

§ 12 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 21.06.2019, 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 § 13 (Unternehmererklärung)**

§ 13 trifft Regelungen zur Unternehmererklärung für 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 einem bestehenden Gebäude durchgeführt werden, die der Erfüllung dieses Gesetzes dienen, hat der Unternehmer dem Eigentümer nach Abschluss der Arbeiten schriftlich 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 Abschnitt 5 (Gemischt genutzte Gebäude und Ausnahmen)**

### **Zu § 14 (Gemischt genutzte Gebäude)**

§ 14 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. In diesem Fall ist min-



destens 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. 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.

## **Zu § 15 (Ausnahmen)**

### **Zu Absatz 1**

Die Vorgaben dieses Gesetzes für bestehende Gebäude finden keine Anwendung sofern die Kosten für die Leitungs- und Ladeinfrastruktur 7 Prozent der Gesamtkosten einer 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, 7 und 10 bis 12 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 Absatz 3**

Absatz 3 enthält eine Ausnahme für isolierte Kleinstnetze, sofern die erforderliche Leitungsinfrastruktur von dieser abhängig wäre. Die Regelung setzt Artikel 8 Absatz 6 Buchstabe b) der Gebäuderichtlinie in nationales Recht um.

## **Zu Abschnitt 6 (Bußgeld- und Schlussvorschriften)**

### **Zu § 16 (Bußgeldvorschriften)**

#### **Zu Absatz 1**

§ 16 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 § 17 (Übergangsvorschriften)**

§ 17 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 dem 10. März 2021 ein Bauantrag, eine Antrag auf Zustimmung oder eine Bauanzeige gestellt wurde. Entsprechendes gilt nach den Sätzen 2 und 3 auch für verfahrensfreie Bauvorhaben.

## **Zu § 18 (Inkrafttreten)**

[...]