

STELLUNGNAHME ZUM

Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

gern nehmen wir die Möglichkeit wahr, zu dem von Ihnen übermittelten Referentenentwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG) Stellung zu nehmen.

Der Zentrale Immobilien Ausschuss e.V. (ZIA) ist der Spitzenverband der Immobilienwirtschaft. Er spricht durch seine Mitglieder, darunter 28 Verbände, für rund 37.000 Unternehmen der Branche entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Der ZIA gibt der Immobilienwirtschaft in ihrer ganzen Vielfalt eine umfassende und einheitliche Interessenvertretung, die ihrer Bedeutung für die Volkswirtschaft entspricht. Als Unternehmer- und Verbändeverband verleiht er der gesamten Immobilienwirtschaft eine Stimme auf nationaler und europäischer Ebene.

Zu dem vorliegenden Entwurf nehmen wir wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Anmerkungen

Aufgrund der kurzen Frist zur Stellungnahme zu dem Referentenentwurf enthält diese Ersteinschätzung vor allem grundsätzliche Anmerkungen und Hinweise zu ausgewählten Regelungen des Entwurfs. Der ZIA wird sich im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens weiter intensiv auch zu weiteren Inhalten des Entwurfs einbringen.

Der ZIA unterstützt die Energie- und Wärmewende sowie die klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Die Immobilienwirtschaft unterstützt auch grundsätzlich die Absicht, das Angebot an Ladestationen zu verbessern und den Ausbau der Infrastruktur für klimafreundliche Mobilität zu verstärken.

Der ZIA begrüßt, dass die Bundesregierung zeitgleich zum laufenden Arbeitsprozess zur Umsetzung der nationalen Klimaziele 2030 auch den Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität verfolgt. Die Immobilienwirtschaft bekennt sich klar zu den Klimazielen von Paris sowie zu den europäischen und nationalen Zielen. Die Schaffung der Voraussetzungen und folglich die Möglichkeiten für das Laden von Elektrofahrzeugen zu Hause, am Arbeitsplatz und im öffentlichen Raum kann einen wichtigen Beitrag für die Nutzung von Elektrofahrzeugen und der Reduzierung von CO₂-Emissionen leisten. Um eine Steigerung der Nutzung von Elektrofahrzeugen herbeizuführen, ist die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur grundsätzlich positiv zu sehen. Die mit dem Referentenentwurf angestrebte Umsetzung europäischer Vorgaben gibt einen weiteren Impuls, dass sich Gebäudeeigentümer mit dem Thema Elektromobilität auseinandersetzen. Diesen Impuls sollte der Gesetzgeber nutzen, dafür Sorge zu tragen, dass Immobilieneigentümer nicht von vornherein Investitionen tätigen müssen, die über künftigen Bedarf hinausgehen oder die ebenfalls gewünschte Technologieoffenheit konterkarieren.

Es ist wünschenswert, dass der nationale Gesetzgeber die Gelegenheit der Umsetzungsnotwendigkeit europäischer Vorgaben dazu nutzt, gegebene und aus praktischer Sicht relevante Schnittstellen zu anderen Rechtsgebieten wie dem Miet- und WEG-Recht

gleich mit zu regeln und auch die Fördermöglichkeiten nicht nur für die kommende Jahre anzukündigen, sondern idealerweise parallel zu diesem Gesetzgebungsverfahren mit zu regeln. Das ist insbesondere nötig, da auch der aktuelle Referentenentwurf keine Aussagen zu den zur Verfügung stehenden Leistungskapazitäten macht.

Wir unterstützen grundsätzlich die 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) in nationales Recht. Wünschenswert wäre eine tatsächliche 1:1 Umsetzung der europäischen Vorgaben sowie die stärkere Berücksichtigung von Technologieoffenheit und Wirtschaftlichkeitsaspekten wie dies auch in Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie verdeutlicht wurde. Entsprechende Ergänzungen des vorliegenden Entwurfs würde diesen Punkten Rechnung tragen und wäre ausdrücklich zu begrüßen.

Im Sinne einer stärkeren Berücksichtigung von Technologieoffenheit und Wirtschaftlichkeit der angestrebten Maßnahmen an Gebäuden sollte zumindest zunächst auf die Nutzung von Maßnahmen des Ordnungsrechts verzichtet werden.

Der ZIA regt nachdrücklich an, die Umsetzungsnotwendigkeit mit einer stärkeren Absichtserklärung, idealerweise eine parallelen Regelung der Förderung des Ausbaus von Lade- und Leitungsinfrastruktur zum Stichtag des 10. März 2021 in Form einer finanziellen Förderung, attraktiver Abschreibungsmöglichkeiten und der Beseitigung bestehender steuerlicher Hemmnisse insbesondere im Bereich der Gewerbesteuer zu flankieren. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund der exponentiell steigenden Kosten für Elektroinstallationen und Netzanschluss, der sich aus der steigenden Anzahl an Ladepunkten für Elektrofahrzeuge ergibt. Die sich daraus ergebenden und erheblichen technischen Herausforderungen (z.B. Auswirkungen auf Verteilnetze, Trafostationen, Netzanschlüsse, Hausstromleitungen, Lastmanagement) sind auch bei gesetzlichen Vorgaben verstärkter zu beachten. In jedem Fall sollte parallel über eine Förderkulisse auch für den Ausbau privater Ladeinfrastruktur diskutiert werden. Übermäßige finanzielle Mehrbelastungen für die Immobilienwirtschaft lehnen wir ab, zumal die Schaffung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen primär Aufgabe des Verkehrs- und Mobilitätssektors ist.

Aus unserer Sicht werden sich durch eine Mobilitätswende bzw. den Ausbau einer Infrastruktur für eine klimafreundliche Mobilität für einzelne Wirtschaftszweige neue Geschäftsfelder ergeben. Dabei seien die Automobilindustrie, Batteriehersteller, Netzbetreiber und Stromversorger exemplarisch zu nennen. Aus unserer Sicht erschließt sich darum nicht, warum im Rahmen eines Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetzes die Investitionen für den Ausbau einer Infrastruktur durch die Gebäudeeigentümer und hier insbesondere durch die Wohnungsunternehmen geleistet werden sollen. Wenn Wohnungsunternehmen für den beschriebenen Ausbau der Infrastruktur für klimafreundliche Mobilität alle notwendigen Investitionen übernehmen, dann führt dies zwangsläufig zur Verteuerung des Bauens und steht somit der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum entgegen. Das kann weder unser Ziel noch das der Bundesregierung sein.

Im Fall von Wirtschaftsimmobilien werden Ladepunkte nach marktwirtschaftlichen Prinzipien auch ohne gesetzliche Verpflichtungen errichtet – genau dort, wo im Rahmen der Unternehmensstrategien entsprechende tatsächliche Bedarfe erkannt werden. Ein Aufbau sollte daher auf Freiwilligkeit beruhen und nicht verpflichtend erfolgen. Aus diesem Grund sehen wir bereits die Verpflichtung in Form ihrer jetzigen Ausgestaltung kritisch. Dennoch verstehen wir die Umsetzungspflicht des deutschen Gesetzgebers und unterstützen ihn in dieser Verpflichtung dahingehend, dass die zu findenden nationalen Regelungen praktikabel und zukunftsweisend für die nationale Ladeinfrastruktur sind.

Aus Sicht des ZIA sind im weiteren Gesetzgebungsverfahren unter anderem folgende essenzielle und für die praktische Ausgestaltung notwendige Aspekte zu berücksichtigen:

- Durch die neuen Regelungen besteht die Gefahr, dass bilanziell die CO₂-Emissionen der Ladeinfrastruktur dem Gebäudesektor zugerechnet wird. Dies gilt es zwingend zu vermeiden. Diese CO₂-Emissionen müssen dem Verkehrssektor zugerechnet werden. Wir bitten die Bundesregierung darum, dies kurzfristig sicherzustellen.
- Im Rahmen der späteren Evaluierung und Überprüfung der Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen muss die Berücksichtigung der Lage der Gebäude erfolgen. Diese ist bisher nicht enthalten. In städtischen Regionen ist die E-Mobilität höher als auf dem Land. Bei Evaluationen sollte daher beachtet werden, dass es in ländlichen Bereichen daher zu einer geringeren Ausbaquote bei Stellplätzen kommen kann als in Städten.
- Der Betrieb einer Ladesäule drängt den Immobilieneigentümer im Drittverhältnis (Kunden/Mieterverhältnis) in die Rolle eines Stromlieferanten. Erhebliche bürokratische Schwierigkeiten und wirtschaftliche Risiken sind die Folge des Betriebs von Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Die notwendigen Meldepflichten sind erheblich und erhöhen das Betriebsrisiko, insbesondere wenn der Händler Umlageprivilegierungen nach dem EEG, dem KWKG, den Netzentgelten oder der Konzessionsabgabe in Anspruch nimmt. Von hoher Bedeutung ist damit die Harmonisierung und Vereinfachung des Energierechts. Der Betrieb einer Ladesäule kann so vereinfacht und bürokratisch weniger gewichtig in das Management des Standorts einer Wirtschaftsimmobilie einbezogen werden.
- In dem vorliegenden Referentenentwurf fehlt die Abstimmungsnotwendigkeit mit den öffentlichen Netzbetreibern, diese müssen die notwendige Netzinfrastruktur für die Ladepunkte bereitstellen. Der Zubau der Ladeinfrastruktur findet insbesondere im Nieder-Mittelspannungsnetzbereich statt, was zu Netzverstärkungsmaßnahmen führen muss. Ohne diese Maßnahmen kann ein Ladepunkt für Elektrofahrzeuge nicht bereitgestellt werden.
- Die Kosten für den Netzausbau sind in den Kostenabschätzungen nicht enthalten. Diese Kosten müssen die Netzbetreiber refinanzieren. Eine Umlegung der Netzendgelde auf den Endverbraucher ist wahrscheinlich. Die ohnehin schon auf einem hohen Niveau verbleibenden deutschen Strompreise werden so zusätzlich belastet. Eine politische und öffentlich-medial verstärkte Diskussion könnte die Folge sein.

- Im Zusammenhang mit Netzen und Netzbetreibern ist zusätzlich ein effektives Lastmanagement zu berücksichtigen. Hierfür ist für eine stabile Energiebereitstellung unter anderem der steigende Gleichzeitigkeitsfaktor zu berücksichtigen. Nicht die Infrastruktur in den Gebäuden, sondern die Ladeleistung und die zu errichtenden Transformatoren sind ein essenzieller Bestandteil der Ladeinfrastruktur. Dieser stellt die Versorger und Stadtwerke vor wesentliche Herausforderungen.
- Die Integration von Building Information Modeling (BIM) bzw. der digitalen Bauakte im Rahmen des Aufbaus einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität wäre zu begrüßen. Hierzu lassen sich auf der Bundesebene mit dem BIM Zentrum und auf der Länderebene mit der Novellierung der Musterbauordnung zur digitalen Einreichung von Unterlagen zur Baugenehmigung aktuelle Vorstöße finden, die stärker im Sinne eines integrierten Handelns genutzt werden könnten. Dies betrifft insbesondere die Dokumentation der hier vorgesehenen Verlegung und späteren Bestückung der Leerrohre. Mit der Einführung der digitalen Bauakte im Baugenehmigungsprozess steht die Grundlage für eine nachhaltige und energieeffiziente Immobilie zur Verfügung. Durch die Kombination von BIM und qualitativ hochwertigen Daten lassen sich energieeffizientes Bauen und ein energieoptimaler Betrieb verknüpfen. Die Berücksichtigung von Nutzererfordernissen bei der Planung und Vermeidung von Fehlplanungen können so auch als Vorteile beim Aufbau der Ladeinfrastruktur Anwendung finden.

Um bestehende Potentiale im Bereich der erneuerbaren Energien und zweckdienlich für den Aufbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Gebäudesektor weitestgehend zu nutzen, sollten zudem steuerliche Hemmnisse beim Ausbau der Erzeugung von erneuerbaren Energien auf und an Gebäuden abgebaut werden. Insbesondere der Einsatz der Photovoltaik sowie die Lieferung von Strom an Mieter oder der Nutzung zur Beladung von Elektrofahrzeugen, kann einen enormen Beitrag zum Gelingen der Energiewende sowie zum Erreichen der Klimaziele leisten. Jedoch wurden, wie der jüngst von der Bundesregierung vorgelegte Mieterstrombericht gezeigt hat, riesige Potentiale, gerade in den Städten sowie auf und an Wirtschaftsimmobilen, bei denen es zudem eine hohe Akzeptanz gibt, verschenkt.

Das zuletzt Ende des Jahre 2019 beschlossene Gesetz zur „Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“ (BT-Drs. 19/14338) reicht für die Erreichung der klimapolitischen Ziele nicht aus. Hierdurch wurde lediglich selbstgenutztes Wohneigentum ab dem Jahr 2020 durch eine Steuerermäßigung bei bestimmten Einzelmaßnahmen gefördert. Um eine flächendeckende Emissionsminderung erreichen zu können, muss insbesondere auch die Rate energetischer Modernisierungen im gesamten Gebäudebereich – insbesondere im Bestand – erhöht werden. Hierzu müssen entsprechende steuerliche Anreize geschaffen und bestehende steuerliche Hemmnisse abgebaut werden. Dies betrifft sowohl den Bereich der (vermieteten) Wohnimmobilien als auch den Bereich der Wirtschaftsimmobilen.

Wir regen in dem Zusammenhang somit dringend an, auch auf eine steuerliche Anpassung hinzuwirken. So sollten Einnahmen aus der Erzeugung elektrischen Stroms aus regenerativen Energien und Blockheizkraftwerken in Gebäuden sowie die Bereitstellung von Energie an Mieter für Zwecke der E-Mobilität im Rahmen der „erweiterten gewerbsteuerlichen Kürzung“ (Gewerbsteuer) als unschädliche Nebengeschäfte qualifiziert werden. Andernfalls drohen

hier hinsichtlich der Mieteinnahmen erhebliche steuerliche Risiken, weshalb entsprechende Maßnahmen unterlassen werden. Ein grundsätzlich ähnliches Problem besteht auch bei der „aktiven unternehmerischen Bewirtschaftung“ im Rahmen der Investmentbesteuerung.

Zudem ist eine steuerliche Sofortabschreibung von Sanierungsmaßnahmen in vielen Fällen leider nicht möglich. Sofern energetische Sanierungsmaßnahmen innerhalb von drei Jahren nach der Anschaffung des Gebäudes durchgeführt werden und die Aufwendungen hierfür 15 Prozent der Anschaffungskosten des Gebäudes übersteigen, werden diese Aufwendungen nach aktuellem Recht als anschaffungsnahe Herstellungskosten (§ 6 Absatz 1 Nr. 1a EStG) qualifiziert. Sie können somit nicht sofort abgeschrieben werden, sondern müssen über die Nutzungsdauer des Gebäudes – mithin regelmäßig über einen Zeitraum von 50 Jahren – abgeschrieben werden. Diese Regelung hält viele Gebäudeeigentümer von der Durchführung von Sanierungsarbeiten ab. Viele unter Energiegesichtspunkten modernisierungsbedürftige Immobilien sind hier betroffen. Gleiches gilt für die Qualifikation von energetischen Modernisierungsmaßnahmen als nachträgliche Herstellungskosten (§ 255 Absatz 2 Satz 1 HGB i. V. m. § 7 Absatz 4 EStG) im Falle einer wesentlichen Verbesserung des Gebäudestandards. Auch hierdurch wird eine Sofortabschreibung der Aufwendungen verhindert. Daher empfehlen wir, Maßnahmen der energetischen Modernisierung bei „anschaffungsnahe Herstellungskosten“ und „nachträglichen Herstellungskosten“ unberücksichtigt zu lassen bzw. zu privilegieren.

Im Zuge der Anpassung der Abschreibungsregeln sollte auch die lineare Gebäudeabschreibung zeitgemäß angepasst werden. Da sich der Anteil kurzlebiger Gebäudebestandteile mit Blick auf die zunehmende Technologisierung und die steigenden Anforderungen bei der Energieeffizienz tendenziell weiter erhöhen wird, regen wir zur steuerrechtlich gerechten Abbildung des tatsächlichen Werteverzehrs eine Erhöhung des Abschreibungssatzes um mindestens einen Prozentpunkt an.

Im Einzelnen

Zu § 1 (2) Anwendungsbereich

Der ZIA begrüßt, dass der Referentenwurf von dem Wahlrecht in Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie Gebrauch macht. Diese von europäischer Seite formulierte Ausnahme für KMU wird durch die veränderte Textübertragung von Richtlinie in nationales Recht ohne Notwendigkeit deutlich eingeschränkt; das Ziel des Wahlrechts wird somit nicht umfassend erreicht.

Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie gibt den Mitgliedstaaten die Wahlmöglichkeit, die neuen Regelungen nicht anzuwenden auf diejenigen Gebäude, „...die sich im Eigentum von KMU... befinden und von ihnen genutzt werden.“ Im Eigentum von KMU stehende und von diesen vermieteten Immobilien wären nach dieser Formulierung von der Nicht-Anwendung der neuen Regelung umfasst. Die im Referentenentwurf wiederum vorgesehene überwiegende „Selbst-“nutzung der Gebäude durch die KMU würde wiederum eine Anwendung der neuen Regelungen auch bei vermieteten Immobilien von KMU bewirken. Der durch die neuen Anforderungen deutlich erhöhte Mittelbedarf würde KMUs besonders hart treffen und daher größere Renovierungen i.S. dieses Gesetzes verhindern. Hier liegt eine nicht

nachvollziehbare Einschränkung des Wahlrechts in der umzusetzenden Richtlinie zu Lasten vieler KMU vor. Der ZIA empfiehlt daher die Streichung der Wörter „überwiegend“ sowie „selbst“.

Zu § 2 (1) Begriffsbestimmung

Die Teilnahme der „Gemeinschaft der Wohnungseigentümer“ am Rechtsverkehr wird voraussichtlich mit der laufenden Novellierung des WEModG neu geregelt und vereinfacht. Im Kommentar zu § 2 Nummer 1 ist ausdrücklich auf die „rechtsfähige Gemeinschaft der Wohnungseigentümer“ Bezug genommen. Dieser Begriff ist bisher nur im Referentenentwurf des WEModG und nicht in der geltenden Fassung enthalten. Es ist zu prüfen, ob die sich aus diesem Gesetz ergebenden Pflichten mit der derzeit geltenden und der im Referentenentwurf vorliegenden Novellierung umsetzbar und vereinbar sind.

Zu § 2 (4) Begriffsbestimmung

Der Begriff „Gebäudenutzfläche“ wird auf eine spezifische Nutzfläche nach DIN V 18599 abgestellt, diese gilt für die energetische Bewertung von Gebäuden. Warum nicht auf die „Nutzungsfläche“ nach der für Flächen im Hochbau eingeführten DIN 277-1 2016 abgestellt wird, ist nicht ersichtlich. Hier sollte sich auf die Definition der nahestehenden Regelwerke (DIN 277-1) bezogen werden.

Zu § 2 (5) Begriffsbestimmung

Der Begriff der „größeren Renovierung“ und dessen Anknüpfung an eine Renovierung von mindestens 25 % der Gebäudehülle erscheint wenig geeignet. Vielmehr wird ein für die Erneuerung von elektrischen Anlagen geeigneter Auslöser, wie in § 10 und § 11 dargestellt, benötigt. Zusätzlich betrifft die Gebäudehülle nicht die Gewerke, die für die Erweiterung von elektrischen Installationen erforderlich sind. Dieser Ankerpunkt ist nicht praxisnah. Als wesentlicher Teil der die im Referentenentwurf verankerten und Pflichten auslösenden Maßnahme ist in der EU-Richtlinie unter Art. 8 Abs. 5 deutlich gemacht, dass die Renovierungsmaßnahme räumlich oder (elektro-)technisch Bezug zu den betroffenen Stellplätzen aufweisen muss.

Zu § 2 (11) Begriffsbestimmung

Der Begriff der „Leitungsinfrastruktur“ wird in § 4 des Referentenentwurfs mit Installationsrohren gleichgesetzt. Dies ist unzutreffend und nicht praxisnah. Die umzusetzende Richtlinie spricht von Schutzrohren. Gerade Zuleitungen zu freien Stellplätzen können aber auch als Erdkabel ausgeführt werden. Zuleitungsbündel zu Einstellplätzen in Tiefgaragen werden meist nicht in Installationsrohren, sondern als Kabelpritschen ausgeführt, welche nachträgliche Belegungen erleichtern. Die im Referentenentwurf verwendete Formulierung kann ausschließlich durch Installationsrohre erfüllt werden. Nach dieser Definition zählen verlegte Kabel nicht zur Leitungsinfrastruktur. Diese Einschränkung sollte aufgehoben werden

und als technologieoffene, wirtschaftliche und dem Brandschutz angemessen vorbereitenden Möglichkeiten der Leitungsführung ausgestaltet werden.

Zu § 2 (12) Begriffsbestimmung

Der Begriff „Nettogrundfläche“ ist analog zu §2 (4) nicht an den einheitlichen Bezug zur DIN 277 ausgestaltet.

Zu § 4 Leitungsinfrastruktur

- Die vorgeschlagene Definition macht Vorgaben, die nicht praxisgerecht sind und über die europäischen Vorgaben hinausgehen.
- Getrennte Installationsrohre sind aus der Sicht des ZIA in Form von 2 Rohren (eins für Stromleitung und eins für Datenkabel) nicht in jeder Ausführungsform notwendig und sinnvoll. Eine Anbindung der Ladepunkte an ein Backendsystem kann beispielsweise auch via SIM- Karten erfolgen. Dies gilt insbesondere, wenn die Entfernungen zwischen dem Gebäude und der Ladestation nicht unerheblich sind und zusätzliche Kabel eine große Entfernung über den Parkplatz überbrücken müssten. Die Reichweitenbeschränkung einiger Kabeltechnologien hätte zur Folge, dass weiter entfernte Ladepunkte mit hohen Kosten angebunden werden müssen. Hier ist eine technologieoffene Lösung, welche auch andere Datenübertragungswege ermöglicht wünschenswert.

Zu § 15 Ausnahmen

- Die Nutzung des nationalen Wahlrechts für öffentliche Gebäude verschenkt Potentiale zur Schaffung von Akzeptanz. Bei einer Nicht-Nutzung des Wahlrechts in Art. 8 Abs. 6 Ziff. d) der Richtlinie könnten öffentliche Gebäude besser ihrer Vorbildfunktion nachkommen. Zudem sollte der Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum gefördert werden und vor allem dort ein Ausbau erfolgen.
- Neben den Kostenfaktoren sollte auch eine weitere Ausnahme aufgrund der gegebenen Gebäudestruktur vorgesehen werden. Hierbei kommen z.B. keine oder nur eine unwirtschaftliche Möglichkeit zur Einhaltung von Abstandsflächen oder auch entgegenstehende Brandschutzvorgaben in Betracht. Eine solche weitere Ausnahme sollte durch Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie möglich sein, da danach die „Systemanforderungen ... für Ersetzung und Modernisierung von gebäudetechnischen Systemen festgesetzt und insoweit angewandt [werden], als dies technisch, funktionell und wirtschaftlich realisierbar ist“.

Zu § 16 Bußgeldvorschriften

Ein Fördersystem, welches sich statt mit marktwirtschaftlich schädlichem Ordnungsrecht mit einer sinnvollen und praxisnahen Ausgestaltung der finanziellen Förderung beschäftigt, würde sich viel stärker am tatsächlichen Bedarf orientieren und eine höhere Akzeptanz für die angestrebten Umsetzungen schaffen.

Zu Absatz 7 der umzusetzenden EU-Richtlinie

Die Abgrenzung zu resultierenden Ausbaurkosten des öffentlichen Versorgungsnetzes sowie der vorgelagerten Netze, deren Kostentragung in der Netzanschlussverordnung (NAV) geregelt sind, ist nicht ausreichend erfolgt. Zu beachten ist, dass die Kosten aufgrund zu verstärkender Hausanschlüsse für Ladeinfrastruktur einen erheblichen Anteil an den Kosten für den Ausbau darstellen. Der sich in Absatz 7 der EU-Richtlinie ergebene Betrachtungshorizont wird hier nicht umgesetzt.

Abschließend möchten wir erwähnen, dass es aus der Sicht des ZIA wichtig ist, dass es der bestehenden Technologieoffenheit und marktwirtschaftlichen Prinzipien überlassen bleiben sollte, die energetisch günstigste, emissionsärmste und wirtschaftlichste Lösung für die Integration von Ladeinfrastruktur in den Gebäudebereich zu erschließen.

Überdies sehen wir die Immobilienwirtschaft nicht als einzigen Adressaten für die Lösung dieser Aufgabe. Die Wirtschaftszweige Automobilindustrie, Batteriehersteller, Netzbetreiber und Stromversorger müssen sich an den Kosten für den Ausbau der Infrastruktur beteiligen, da sie zukünftig die Produkte verkaufen werden, die diese Infrastruktur benötigen. Gerne sind wir bereit, an einer konstruktiven Diskussion zur Lösung dieser Zukunftsaufgaben mitzuwirken und unser Knowhow einzubringen.

Berlin, 05.02.2020

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

Gez.

Klaus-Peter Hesse

Sprecher der Geschäftsführung

Judith C. Nikolay

Abteilungsleiterin Grundsatzfragen der Immobilienwirtschaft

Philipp Matzke

Senior Referent Energie- und Klimaschutzpolitik, Gebäudetechnik

Tim Röder

Referent Energie- und Klimaschutzpolitik

Daniel Förste

Referent Stadtentwicklung