**Zentralverband der Deutschen Elektro-
und Informationstechnischen Handwerke
ZVEH**

Zentralverband der Deutschen Elektro- und Informationstechnischen
Handwerke | Lilienthalallee 4 | 60487 Frankfurt am Main

per E-Mail:
buero-IIC2@bmwi.bund.de
BWI4@bmi.bund.de

Zur Kenntnis:
ZVEH-Vorstand
ZVEH-Vorstandsrat

5. Februar 2020
Tel.: 069 247747-62
i.jakobi@zveh.de
d.erdmann@zveh.de
JA/DE

Stellungnahme zum Referentenentwurf Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz GEIG

Sehr geehrte Frau RD'in Baran,
Sehr geehrte Frau RD'in Gerstinger,

der Zentralverband der Deutschen Elektro- und informationstechnischen Handwerke (ZVEH) begrüßt die Umsetzung der Vorgaben der novellierten EU-Gebäuderichtlinie 2018/844 zum Aufbau einer Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität in deutsches Recht ausdrücklich. Der ZVEH vertritt die Interessen von ca. 50 Tsd. Unternehmen aus den drei Handwerken Elektrotechnik, Informationstechnik und Elektromaschinenbau, die bundesweit flächendeckend gewerblichen und privaten Auftraggebern als Dienstleister zur Verfügung stehen. Mit über 500.000 Beschäftigten, davon über 43.200. Auszubildende, erwirtschaften die Unternehmen einen Jahresumsatz von rund 62 Milliarden Euro.

Der Hochlauf der Elektromobilität erfordert eine stabile, zukunftssichere Ladeinfrastruktur, die die Ladung von E-Fahrzeugen in hoher Anzahl und flächendeckend ermöglicht. Den Ansatz, die EU-Gebäuderichtlinie 1:1 in deutsches Recht umzusetzen, halten wir jedoch für nicht ambitioniert genug. Die gewählte Definition des Begriffs „größere Renovierung" und das Setzen einer Richtgröße von mehr als zehn Stellplätzen werden einleitend nur beispielhaft für den nicht ausreichend ambitioniert ausgestalteten Referentenentwurf genannt und im Folgenden näher erläutert.

Aktuell besteht die einmalige Chance, den Elektromobilitätsmarkt in Deutschland zum führenden Leitmarkt im internationalen Vergleich auszubauen. Um den Wandel der traditionell starken Automobilindustrie und der anhängenden Gewerke mit erfolgreichem Ausgang zu beschreiten, muss auch die Ladeinfrastruktur zukunftsorientiert ausgebaut werden. Hierzu sind die von Ihnen vorgeschlagenen Leitwerte nicht weitreichend genug gesetzt und bieten zu geringe Anreize für Gebäudeeigentümer, die Möglichkeiten der E-Mobilität zu nutzen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit im Folgenden die Sichtweise des Elektrohandwerks in Deutschland zum GEIG detailliert darzustellen und bieten hiermit ausdrücklich den Dialog zwischen den verantwortlichen Ministerien und dem Handwerk, explizit dem Elektrohandwerk, an.

§ 2 Nr. 5 Begriffsbestimmungen – größere Renovierung
Das GEIG formuliert die Kriterien für die Ladeinfrastruktur für Neubauten und Gebäude, die einer größeren Renovierung unterzogen werden. Die Definition der größeren Renovierung wird auf die Renovierung der Gebäudehülle bezogen. Diese Bestimmung setzt lediglich einseitige Anreize und wird nicht alle Renovierungen einbeziehen. Es ist genauso wichtig, Renovierungen im Gebäudeinneren in diese Definition einzubeziehen. Es ist nicht davon auszugehen, dass jede Renovierung auch eine Renovierung der Gebäudehülle beinhaltet. Durch die einseitige Definition bliebe viel Potential für den Ausbau der Ladeinfrastruktur ungenutzt.

§ 4 Leitungsinfrastruktur
Bei umfangreichen Renovierungen muss eine generelle Überprüfung der Elektroinstallation verankert werden: Wie die ZVEI Studie „Zustandserhebung elektrischer Anlagen für Gebäude“ zeigt, verfügen in Deutschland aktuell 70 Prozent der Gebäude über Elektroleitungen, die 35 Jahre und älter sind. Fast die Hälfte, der in den fünfziger bis siebziger Jahren errichteten Gebäude sind nach ihrer Fertigstellung elektrotechnisch nicht mehr modernisiert worden. Das bedeutet: Wir stecken in einem gewaltigen Renovierungsstau, der täglich mit Einbußen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur im Gebäude einhergeht. Daher sollte bei der planerischen Vorbereitung der Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität bei umfangreichen Sanierungen die elektrische Anlage, z. B. im Rahmen eines E-Checks, einer fachlichen Prüfung auf Übereinstimmung mit der DIN VDE 0100-722 unterzogen werden.

§ 5 Abs. 2 Errichtung eines Ladepunktes
Gemäß § 19 Abs. 2 Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) sind Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge dem Netzbetreiber vor deren Inbetriebnahme mitzuteilen. Übersteigt die Summen-Bemessungsleistung 12 Kilovoltampere je elektrischer Anlage, ist der Netzbetreiber verpflichtet, sich innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der Mitteilung zu äußern. Stimmt der Netzbetreiber nicht zu, hat er den Hinderungsgrund, mögliche Abhilfemaßnahmen des Netzbetreibers und des Anschlussnehmers oder -nutzers sowie einen hierfür beim Netzbetreiber erforderlichen Zeitbedarf darzulegen.
Die Bestimmungen in § 19 Abs. 2 NAV führen zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen des Anschlusses eines Ladepunktes und zu Frustration bei Endverbrauchern und Installateuren. Um die Installation von Ladepunkten zu beschleunigen und zu vereinfachen, ist eine transparente Kommunikation seitens der Netzbetreiber notwendig. In den Flächenatlas aus Kapitel C Absatz III Nr. 3 des Masterplans Ladeinfrastruktur Elektromobilität der Bundesregierung sind Informationen über die Zustände der Verteilnetze aufzunehmen. Sind Hinderungsgründe seitens der Netzbetreiber bereits vor der Mitteilung des Endverbrauchers und Installateurs an den Netzbetreiber bekannt, können Installateure und Endverbraucher sich vorerst auf Gebiete konzentrieren, in denen keine Hinderungsgründe bestehen und müssen nicht erst die Antwort der Netzbetreiber abwarten. Weiterhin ist der Mitteilungs- und Rückmeldungsprozess unbedingt transparenter zu gestalten und zu beschleunigen.

§ 6 und § 7 Grenzwert „mehr als zehn“
Der Schwellenwert muss abgesenkt werden: Von der EU-Richtlinie werden nur Wohn- und Nichtwohngebäude ab zehn Stellplätzen erfasst. Dies greift zu kurz. In Deutschland machen Ein- und Zweifamilienhäuser über 80 Prozent aller neu gebauten Wohngebäude aus, von denen wiederum ca. ein Drittel vermietet wird. Die zusätzlichen Kosten der Installationsrohre für die Ladeinfrastruktur bei Errichtung des Gebäudes sind gering. Hinzu kommt, dass gemäß Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung davon ausgegangen wird, dass bis zu 85 Prozent der Ladungen von E-Fahrzeugen im eigenen Heim vorgenommen werden. Daher muss, um einen flächendeckenden Erfolg der Elektromobilität möglich zu machen, der Schwellenwert auf einen Stellplatz abgesenkt und für Gebäude mit weniger als zehn Stellplätzen die Anforderung einer planerischen Berücksichtigung der Leitungsinfrastruktur für alle Stellplätze eingeführt werden.
Innovationsmöglichkeiten und Kundenorientierung müssen gewährleistet bleiben: Die Anforderung der EU-Richtlinie, für neue Nichtwohngebäude ab zehn Stellplätzen eine Errichtung

der Leitungsinfrastruktur für jeden fünften Stellplatz vorzunehmen, verhindert im Zweifelsfall kundenorientierte Innovationen. So kann bspw. die separate Installation von Ladehubs, die deutlich schneller und mehr Elektrofahrzeuge laden können, sinnvoller sein als die Vorverkabelung eines fixen Anteils der Stellplätze. Daher empfehlen wir, in der nationalen Festsetzung Bauherren die Möglichkeit zu geben, alternativ ein Ladekonzept vorzusehen, das kapazitativ einer Vorverkabelung dieser Anzahl an Stellplätzen entspricht.

§ 10 Abs. 2 und § 11 Abs. 2 „elektrische Infrastruktur des Parkplatzes“
In den genannten Paragrafen wird die Renovierung von Gebäuden mit angrenzenden Stellplätzen behandelt. Die Installation von Leitungsinfrastruktur und eines Ladepunktes ist nur dann vorzunehmen, wenn der Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes renoviert werden. Im Sinne des flächendeckenden Ausbaus der Ladeinfrastruktur ist die Bestimmung, um die Renovierung der elektrischen Infrastruktur des Gebäudes zu ergänzen.

§ 13 Unternehmererklärung
Die Aufnahme der Unternehmererklärung in den vorliegenden Referentenentwurf ist eine Wertschätzung der Berater- und Konzeptionskompetenz des Handwerks, welche wir anerkennen. Jedoch muss das planende und ausführende Handwerk in der Zusammenarbeit mit den Eigentümern von Gebäuden in eine faire Verhandlungsposition gebracht werden. Es muss sichergestellt werden, dass Eigentümer und Handwerk in gleichberechtigte Verantwortung im Sinne der Erfüllung der Vorgaben dieses Gesetzes, gestellt werden. Hierzu fordern wir Ihrerseits die Erstellung eines Musterformulars Unternehmererklärung, welches unter anderem die Bestätigung der Aufklärung der Bestimmungen nach GEIG umfasst.

§ 16 Bußgeldvorschriften
Dieser Paragraf gibt keine Definition der betreffenden Personengruppe vor. Es ist wichtig zu definieren, dass ein Handwerker, der seine Kunden über die Vorgaben des GEIG aufklärt und die Beratung entsprechend dokumentiert, nicht vorsätzlich oder leichtfertig im Sinne § 16 GEIG handelt.

§ 17 Übergangsvorschriften
Auf Verzögerungen sollte verzichtet werden: Die EU-Richtlinie sieht die Möglichkeit vor, Baugenehmigungsanträge, die bis zum 10. März 2021 eingereicht werden, von der Regelung auszunehmen. Bewohner von Neubauten werden kein Verständnis dafür haben, dass für ihr im Jahr 2020 errichtetes Gebäude Ladeinfrastruktur noch nicht planerisch berücksichtigt wurde. Daher sollte auf diese Ausnahmeregelung verzichtet werden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

RA Ingolf Jakobi
Hauptgeschäftsführer

Daniel Erdmann
Referent Technik und Wirtschaft