

Stellungnahme

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

(Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)

Berlin, 05. Februar 2020

Einleitung

Der BDEW bedankt sich für die Möglichkeit, zum Referentenentwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG) vom 30. Januar 2020 Stellung nehmen zu können. Der BDEW kritisiert jedoch die kurze Konsultationsfrist für die Verbändeanhörung von lediglich vier Werktagen, die eine umfassende verbandliche Abstimmung mit den Mitgliedsunternehmen stark erschwert.

Grundlage für die langfristige und dauerhafte Steigerung der Energieeffizienz im Gebäudesektor sind nachhaltige Investitionen in energieeffiziente Wohn- und Nichtwohngebäude. Im Zuge der technischen Entwicklung kommen dabei der technischen Ausstattung, aber auch der Integration von Elektrofahrzeugen, eine immer größere Bedeutung zu.

Wir befürworten die Elektromobilität als zentralen Pfeiler zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor, zur Sicherstellung der nachhaltigen Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland sowie zur Schaffung von neuen Mehrwerten für die Endkunden.

Die Stärkung des Beitrags des Gebäudesektors für den Ausbau einer intelligenten Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität begrüßt der BDEW ausdrücklich. Nur ein ausreichendes Angebot an Ladepunkten macht die weitere Entwicklung der Elektromobilität erst möglich und hilft bei der notwendigen Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Dabei können auch zusätzliche Optionen zur Integration Erneuerbarer Energien geschaffen werden. Allerdings gilt es zu berücksichtigen, dass parallel zur Vorbereitung von Parkplätzen mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge auch die vorgelagerte Struktur des Gebäudes entsprechend ausgebaut bzw. vorhanden sein muss. Zudem müssen alle technisch verfügbaren und kosteneffizienten Optionen zur intelligenten Ladesteuerung genutzt werden.

Im privaten Bereich finden über 85 Prozent der Ladevorgänge statt. Vor diesem Hintergrund unterstreichen wir die Wichtigkeit einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur in und an Gebäuden. Da nach unserer Auffassung die Gebäude im Zuge der Energiewende und Digitalisierung eine zentrale Rolle spielen, muss über die Eins-zu-eins-Umsetzung der EU-Richtlinie 2018/844 hinausgegangen werden. Die Richtlinie erfasst in Deutschland nur ca. 20 Prozent aller Neubauten. Deshalb ist eine deutlich höhere Ambition bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht erforderlich. Wichtigster Punkt ist dementsprechend eine grundsätzliche Absenkung des Schwellenwertes, ab dem die Gebäude jeglichen Nutzungsverhältnisses von der Regelung erfasst werden. Um einen flächendeckenden Erfolg der Elektromobilität möglich zu machen, sollte Leitungsinfrastruktur für Ladeeinrichtungen künftig für jedes Gebäude mit Stellplätzen vorgesehen werden.

1 Zu den Regelungen im Einzelnen

1. § 1 Anwendungsbereich

§ 1 Absatz 2

Das Gesetz sieht entsprechend der EU-Richtlinie vor, dass es nicht auf Gebäude anzuwenden ist, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von diesen selbst genutzt werden. Wir möchten grundsätzlich klarstellen, dass die beabsichtigte Lenkungswirkung, Belastungen für kleine und mittlere Unternehmen so gering wie möglich zu halten, durch den vorliegenden Bezug auf die KMU-Definition der EU ("Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen", ABI. L 124/36, 20.05.2003) nur bedingt erfüllt wird. Mit der Definition werden Unternehmen, die über eine kommunale Beteiligung von mehr als 25 Prozent verfügen, ausgeschlossen – selbst wenn sie nach Mitarbeiterzahl, Jahresumsatz oder Jahresbilanzsumme die KMU-Definition erfüllen. Dies trifft auf eine Vielzahl deutscher Stadtwerke zu und muss bei europäischen Gesetzgebungen zukünftig immer Berücksichtigung finden.

Dies gilt unabhängig von dem hohen Engagement, mit dem die Stadtwerke in Deutschland bereits in Vorleistung gegangen und umfangreich Ladeinfrastruktur errichtet haben.

2. § 2 Begriffsbestimmungen

§ 2 Nummer 2

Der Begriff „Apparate“ in der Begriffserklärung zur elektrischen Infrastruktur ist irreführend und sollte konkreter formuliert werden.

Vorschlag:

§ 2 Nummer 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 technischen Komponenten** und der damit zusammenhängenden Ausstattung [...]

§ 2 Nummer 5

Die Definition einer größeren Renovierung bezieht sich lediglich auf die Gebäudehülle. Damit würden Renovierungen bspw. in Tiefgaragen nicht berücksichtigt werden. Bei größeren Arbeiten an der Elektroinstallation wäre somit die Vorbereitung von Leitungsinfrastruktur nicht berücksichtigt. Dies sollte korrigiert werden.

3. § 3 An das Gebäude angrenzende Stellplätze

§ 3 Nummer 3

Die Bezeichnung „unmittelbare physische oder technische Verbindung zum Gebäude“ sollte konkretisiert werden. Selbst wenn Stellplätze keine physische oder technische Verbindung zum Gebäude haben, sind diese den Bewohnern zugeordnet, auf dem Grundstück befindlich und noch in unmittelbarer Nähe. Eine konkrete Distanz der Stellplätze zum Gebäude sollte somit definiert werden, um missverständliche Auslegungen zu vermeiden.

4. § 4 Leitungsinfrastruktur

Die Bestimmungen zur Leitungsinfrastruktur greifen zu kurz und sollten wie folgt erweitert werden. Es ist sicherzustellen, dass die einschlägigen technischen Vorschriften berücksichtigt werden, insbesondere im Hinblick auf den notwendigen Stromnetzanschluss.

Vorschlag:

§ 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. **Sollte sich der zukünftige Netzanschlusspunkt (HAK-Hausanschlusskasten) im Gebäude befinden, so ist die einschlägige Norm zur Bauwerksdurchdringung zu berücksichtigen.** Die Umsetzung kann durch Leerrohre, Kabelschutzrohre, Bodeninstallationssysteme oder vergleichbare Maßnahmen erfolgen. Die Leitungsinfrastruktur umfasst auch den erforderlichen Raum für den Zählerplatz, um die Berücksichtigung künftiger ladepunktbedingt zu installierender **Zähler Messeinrichtungen** und **Sicherungen Schutzelemente sowie eine Erweiterung/Verstärkung des Netzanschlusses** zu ermöglichen **und mit dem Netzbetreiber entsprechend den Technischen Anschlussbedingungen im Niederspannungsnetz (TAB NS) abzustimmen.**

5. § 5 Errichtung eines Ladepunktes

Für die erfolgreiche Integration der Ladepunkte in die Stromnetze ist die Einhaltung der technischen Voraussetzungen von entscheidender Bedeutung. Insofern sind die technischen Anforderungen des Stromnetzbetreibers bei Errichtung des Ladepunktes zu berücksichtigen und eine entsprechende Beachtung sollte im Gesetz abgebildet werden.

§ 5 Absatz 1

Bei der Errichtung eines Ladepunktes sind die gesetzlichen Mindestanforderungen an den Aufbau und Betrieb des Ladepunktes **sowie die technischen Anforderungen des Netzbetreibers nach § 20 Niederspannungsanschlussverordnung** zu beachten.

§ 5 Absatz 2

Bei der Mitteilungspflicht sollte deutlich werden, dass der Netzbetreiber zu informieren ist.

Vorschlag:

§ 5 Absatz 2

Die Mitteilungspflicht **an den Netzbetreiber** 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.

6. § 6 und § 10 Wohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen

Im Sinne eines erfolgreichen Hochlaufs der Elektromobilität sollten möglichst viele Parkplätze in Neubauten – sowohl in Wohn- als auch Nichtwohngebäuden – mit Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität ausgestattet sein, da die späteren Nachrüstungskosten pro Parkplatz spezifisch um ein Vielfaches teurer sind.

Unter § 6 und § 10 werden nur Wohngebäude 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. Daher muss, um einen flächendeckenden Erfolg der Elektromobilität möglich zu machen, der Schwellenwert auf möglichst bis zu einem Stellplatz abgesenkt und für Gebäude mit weniger als zehn Stellplätzen die Anforderung einer planerischen Berücksichtigung der Leitungsinfrastruktur für alle Stellplätze eingeführt werden. Dies gilt auch für bestehende Gebäude, die einer größeren Renovierung unterzogen werden. Zudem sollte in § 10 Absatz 2 – wie es auch in § 10 Absatz 1 formuliert ist, die elektrische Infrastruktur des „Parkplatzes“ durch die elektrische Infrastruktur des „Gebäudes“ ersetzt werden.

7. § 7 und § 11 Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen

Wie bereits in Punkt 6 angesprochen, sollten möglichst viele Parkplätze in Neubauten – sowohl in Wohn- als auch Nichtwohngebäuden – mit Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität ausgestattet sein, da die späteren Nachrüstungskosten pro Parkplatz spezifisch um ein Vielfaches teurer sind.

Zudem verhindert die Anforderung für neue Nichtwohngebäude ab zehn Stellplätzen eine Errichtung der Leitungsinfrastruktur für jeden fünften Stellplatz vorzunehmen im Zweifelsfall kundenorientierte Innovationen. Im Falle der Beibehaltung der Regelung, könnte 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, Bauherren die Möglichkeit zu geben, alternativ ein Ladekonzept vorzusehen, das kapazitativ einer Vorverkabelung dieser Anzahl an Stellplätzen entspricht. Dies gilt auch für bestehende Gebäude, die einer größeren Renovierung unterzogen werden. Zudem sollte in § 11 Absatz 2 wie es auch in § 11 Absatz 1 formuliert ist, die elektrische Infrastruktur des „Parkplatzes“ durch die elektrische Infrastruktur des „Gebäudes“ ersetzt werden.

Ansprechpartner:

Falko Weidelt
Telefon: +49 30 300199-1377
falko.weidelt@bdew.de

Amelie Thürmer
Telefon: +49 30 300199-1119
amelie.thuermer@bdew.de