

Heute widmen wir uns dem **Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)**. Das GEIG legt fest, welche Anforderungen Gebäudeeigentümer hinsichtlich der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge erfüllen müssen und fördert die Elektromobilität. Es ist somit ein zentraler deutscher Baustein für das Erreichen der europäischen Klimaziele.

## Inhaltsverzeichnis

1. **Hintergrund und Entwicklung von GEIG und EPBD**
2. **Ziele, Anforderungen und Strafen der GEIG- und EPBD-Regelungen**
3. **Relevanz für Unternehmen und Gebäudeeigentümer**
4. **Strategien zur kosteneffizienten Umsetzung der Vorgaben**
5. **Zusammenfassung und Ausblick auf die nächste E-Mail**
6. **Weiterführende Quellen**

---

### 1. Entwicklung des GEIG vor dem Hintergrund der EPBD

Das **Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)** ist ein zentrales Instrument Deutschlands zur Förderung der Elektromobilität und wurde am 1. März 2021 in Kraft gesetzt. Es **zielt darauf ab, den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden gezielt voranzutreiben.**

**Das GEIG basiert auf der Umsetzung der EU-Richtlinie zur Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD)**, die erstmals im Jahr 2010 von der Europäischen Union verabschiedet wurde. Die EPBD ist Teil der Bemühungen der EU, die Energieeffizienz von Gebäuden zu steigern und gleichzeitig die Voraussetzungen für eine umfassende Dekarbonisierung im Mobilitätssektor zu schaffen.

Das GEIG greift diese europäischen Vorgaben auf und konkretisiert sie für die nationalen Anforderungen. In Deutschland regelt das Gesetz detailliert, unter welchen Bedingungen Ladepunkte in Gebäuden installiert oder vorbereitet werden müssen. **Es gilt für Neubauten, größere Renovierungsprojekte und bestimmte Bestandsgebäude.**

Die EPBD wiederum wurde seit ihrer Einführung mehrfach überarbeitet, um auf die steigenden Anforderungen des Klimaschutzes und die Entwicklungen der Elektromobilität zu reagieren. Eine entscheidende Weiterentwicklung der Richtlinie erfolgte mit der jüngsten Novellierung, die am 28. Mai 2024 in Kraft trat. Diese Fassung der EPBD verschärft die Anforderungen an die Mitgliedstaaten erheblich, insbesondere im Hinblick auf die Ladeinfrastruktur. Bis spätestens 28. Mai 2026 müssen die neuen Vorgaben in nationales Recht umgesetzt werden.

Eine Novellierung des GEIG, die auf diese neuen Vorgaben der EPBD reagiert, ist demnach bis zu diesem Datum zu erwarten.

### 2. Ziele, Anforderungen und Strafen der GEIG- und EPBD-Regelungen

## Ziele

Das GEIG und die EPBD verfolgen zwei zentrale Ziele: die Förderung der Elektromobilität und die Steigerung der Energieeffizienz im Gebäudesektor.

- **Förderung der Elektromobilität:** Durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Gebäuden sollen Elektrofahrzeuge attraktiver werden. Dies wird erreicht, indem Hindernisse für das Laden minimiert und das Laden während der Standzeiten ermöglicht wird. **Damit tragen die Regelungen zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor bei und unterstützen den Übergang zu emissionsarmer Mobilität.**
- **Steigerung der Energieeffizienz von Gebäuden:** **Die Integration von Ladeinfrastruktur fördert eine nachhaltigere Energienutzung, insbesondere in Verbindung mit erneuerbaren Energiequellen.**

## Spezifische Anforderungen nach Gebäudetyp

Die Anforderungen des aktuellen GEIG/der novellierten EPBD unterscheiden sich je nach Wohn- und Nichtwohngebäuden sowie nach dem Projektstatus (Neubau, umfassende Renovierung, Bestandsgebäude):

### Wohngebäude:

- **Neubauten:** Ab **6 Stellplätzen** muss **jeder Stellplatz** mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden.
- **Umfassende Renovierungen:** Ab **11 Stellplätzen** muss **jeder Stellplatz** mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden.
- **Bestandsgebäude:** Derzeit gibt es keine spezifischen Vorgaben für Wohngebäude.

### Nichtwohngebäude:

- **Neubauten:** Ab **7 Stellplätzen** müssen **mindestens jeder dritte Stellplatz** mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden. Zusätzlich ist mindestens **1 Ladepunkt** erforderlich.
- **Umfassende Renovierungen:** Ab **11 Stellplätzen** müssen **mindestens jeder fünfte Stellplatz** mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden. Zusätzlich ist mindestens **1 Ladepunkt** erforderlich.
- **Bestandsgebäude:** Ab dem 1. Januar 2025 besteht die Verpflichtung, bei mehr als **20 Stellplätzen** mindestens **1 Ladepunkt** zu installieren. Es besteht jedoch keine Pflicht zur Leitungsinfrastruktur.

## Strafen bei Nichteinhaltung des GEIG

Die Einhaltung dieser Vorgaben ist nicht nur essenziell, um den Übergang zur Elektromobilität zu unterstützen, sondern auch, um Sanktionen zu vermeiden. **Gemäß § 15 GEIG stellt die Missachtung der Anforderungen eine Ordnungswidrigkeit dar, die mit einer Geldbuße von bis zu 10.000 Euro geahndet werden kann.**

## Neue Vorgaben durch die novellierte EPBD

Die am 28. Mai 2024 in Kraft getretene Überarbeitung der EPBD verschärft die Anforderungen. Sie müssen bis 28. Mai 2026 in nationales Recht umgesetzt sein und werden somit in einem aktualisierten GEIG resultieren, welches mindestens folgende neue Anforderungen aufnimmt:

## Wohngebäude

- **Neubauten:** Ab **4 Stellplätzen** müssen **50 % der Stellplätze** vorverkabelt werden, während der restliche Anteil mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet wird. Zusätzlich ist mindestens **1 Ladepunkt** erforderlich.
- **Umfassende Renovierungen:** Ab **4 Stellplätzen** müssen **50 % der Stellplätze** vorverkabelt werden, während der restliche Anteil mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet wird. Es gibt jedoch keine Pflicht zur Ladeinfrastruktur.
- **Bestandsgebäude:** Derzeit keine spezifischen Vorgaben.

## Nichtwohngebäude

- **Neubauten:** Ab **6 Stellplätzen** müssen **50 % der Stellplätze** vorverkabelt werden, während der restliche Anteil mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet wird. Zusätzlich ist mindestens **1 Ladepunkt pro 5 Stellplätze** erforderlich.
- **Umfassende Renovierungen:** Ab **6 Stellplätzen** müssen **50 % der Stellplätze** vorverkabelt werden, während der restliche Anteil mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet wird. Zusätzlich ist mindestens **1 Ladepunkt** erforderlich.
- **Bestandsgebäude:** Ab **21 Stellplätzen** müssen entweder **50 % der Stellplätze vorverkabelt werden (nur bei öffentlichen Gebäuden)** oder mindestens **1 Ladepunkt pro 10 Stellplätze** installiert werden.

## Öffentliche Gebäude

- **Bis zum 1. Januar 2033** müssen mindestens **50 % der Stellplätze** mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet sein.

## Aktuelle Mindestanforderungen des GEIG für Wohngebäude:

Gebäudetyp	Parkplatzgröße	Pflicht Leitungsinfrastruktur	Pflicht Ladeinfrastruktur
<b>Neubau</b>	Ab 6 Stellplätzen	Jeder Stellplatz	Keine
<b>Große Renovierung</b>	Ab 11 Stellplätzen	Jeder Stellplatz	Keine
<b>Bestandsgebäude</b>	Keine Vorgaben	Keine	Keine

## Voraussichtliche Anforderungen gemäß der neuen EPBD für Wohngebäude:

Gebäudetyp	Parkplatzgröße	Pflicht Vorverkabelung	Pflicht Leitungsinfrastruktur	Pflicht Ladeinfrastruktur
<b>Neubau</b>	Ab 4 Stellplätzen	50 % der Stellplätze	Restlicher Anteil	min. 1 Ladepunkt
<b>Große Renovierung</b>	Ab 4 Stellplätzen	50 % der Stellplätze	Restlicher Anteil	Keine
<b>Bestandsgebäude</b>	Keine Vorgaben	Keine	Keine	Keine

---

AKTUELLE UND VORAUSSICHTLICHE ANFORDERUNGEN DES GEIG FÜR NICHTWOHNGBÄUDE

---

### Aktuelle Mindestanforderungen des GEIG für Nichtwohngebäude:

Gebäudetyp	Parkplatzgröße	Pflicht Leitungsinfrastruktur	Pflicht Ladeinfrastruktur
Neubau	Ab 7 Stellplätzen	jeder 3. Stellplatz	1 Ladepunkt
Große Renovierung	Ab 11 Stellplätzen	jeder 5. Stellplatz	1 Ladepunkt
Bestandsgebäude	Ab 21 Stellplätzen	Keine	1 Ladepunkt

### Voraussichtliche Anforderungen gemäß der neuen EPBD für Nichtwohngebäude:

Gebäudetyp	Parkplatzgröße	Pflicht Vorverkabelung	Pflicht Leitungsinfrastruktur	Pflicht Ladeinfrastruktur
Neubau	Ab 6 Stellplätzen	50 % der Stellplätze	Restlicher Anteil	1 Ladepunkt je 5 Stellplätze
Große Renovierung	Ab 6 Stellplätzen	50 % der Stellplätze	Restlicher Anteil	1 Ladepunkt
Bestandsgebäude	Ab 21 Stellplätzen	50 % der Stellplätze (nur bei öffentlichen Gebäuden)	50 % der Stellplätze ODER	1 Ladepunkt je 10 Stellplätze

### 3. Relevanz für Unternehmen und Gebäudeeigentümer

Das **GEIG** und die verschärfte **EPBD** sollten für Unternehmen und Gebäudeeigentümern nicht lediglich als gesetzliche Vorgaben angesehen werden, die erfüllt werden müssen und damit zur Belastung werden. **Beide eröffnen nämlich gleichzeitig Chancen, sich als Vorreiter in Sachen Nachhaltigkeit und Elektromobilität zu positionieren, und schaffen handfeste und langfristige Vorteile.**

**Nachhaltigkeit fördern und Zukunft sichern:** Ladeinfrastruktur ist ein unverzichtbarer Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität. Die Vorbereitung auf Elektromobilität **steigert nicht nur den Immobilienwert, sondern trägt auch zur Erfüllung von ESG-Kriterien bei, was besonders für institutionelle Investoren, Mieter und Stakeholder von Bedeutung ist.** Gleichzeitig leistet sie einen messbaren Beitrag zur Erreichung nationaler und internationaler Klimaziele.

**Gesetzliche Anforderungen erfüllen:** Unternehmen und Gebäudeeigentümer, die frühzeitig auf die Anforderungen von **GEIG** und **EPBD** reagieren, **vermeiden rechtliche Risiken und hohe Nachrüstungskosten.** Die Implementierung der Ladeinfrastruktur stellt sicher, dass Vorgaben wie die Pflicht zur Ausstattung von Stellplätzen rechtzeitig erfüllt werden. Dies bewahrt sie vor möglichen Sanktionen und signalisiert Proaktivität. **Die Anforderungen des GEIG sind bei geplanten Neubauten und Renovierungen heute schon ernst zu nehmen, es drohen hohe und unnötige Strafgebühren bei Nichteinhaltung.**

**Mitarbeiter:innen- bzw. Mieter:innenzufriedenheit, Arbeitgeber- bzw. Objektattraktivität steigern:** Nachhaltige und leicht zugängliche Ladelösungen sind ein wesentlicher Vorteil für Mitarbeiter:innen und Mieter:innen, die auf Elektromobilität umsteigen möchten. Unternehmen, die Ladeinfrastruktur bereitstellen, **steigern ihre Attraktivität als Arbeitgeber und fördern gleichzeitig die Zufriedenheit ihrer Mitarbeitenden.** Dies ist besonders in Branchen mit hohem Wettbewerb um Fachkräfte von Bedeutung. Gebäudeeigentümer, die Ladeinfrastruktur bereitstellen, **steigern hingegen die Attraktivität ihrer Gebäude und fördern zugleich die Zufriedenheit ihrer Mieter:innen.**

**Neue Einnahmequellen erschließen:** Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur eröffnet die Möglichkeit, **Einnahmen durch den Verkauf von Strom an Mitarbeitende, Mietende, Kunden oder Dritte** zu generieren. Diese zusätzlichen Einkünfte können dazu beitragen, die initialen Investitionskosten für die Ladeinfrastruktur zu amortisieren. Alternativ besteht die Option, die Ladeinfrastruktur von einem Charge Point Operator (CPO) errichten und betreiben zu lassen, wobei der Gebäudeeigentümer einen Anteil der Einnahmen erhält. **Insbesondere bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten besteht Potenzial, Einnahmen über längere Zeiträume zu sichern.**

#### **4. Strategien zur kosteneffizienten Umsetzung der Vorgaben**

Um die genannten Vorteile der Ladeinfrastruktur voll auszuschöpfen, stehen Unternehmen und Gebäudeeigentümer jedoch zunächst vor erheblichen Investitionskosten. **Trotz des Wegfalls vieler Bundesförderungen gibt es weiterhin Möglichkeiten, die Anforderungen des GEIG kosteneffizient umzusetzen:**

**Bedarfsorientierte Planung der Ladeinfrastruktur:** Unternehmen sollten die Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotten strategisch planen und dabei den Ladebedarf an spezifischen Standorten berücksichtigen. Fahrzeuge mit hoher Kilometerleistung oder solche in urbanen Gebieten profitieren besonders von Ladeinfrastruktur. **Eine genaue Analyse ermöglicht es, die Anzahl und Leistung der Ladestationen bedarfsgerecht zu dimensionieren und Investitionen gezielt einzusetzen.**

**Flexible Finanzierung mit Leasing- und Mietmodellen:** Die Nutzung von Leasing- oder Mietmodellen für Ladeinfrastruktur minimiert die finanziellen Einstiegshürden. **Diese Optionen reduzieren die Anfangsinvestitionen und geben Unternehmen die Flexibilität, Ladepunkte schrittweise und entsprechend den tatsächlichen Anforderungen zu implementieren.**

**Kostenteilung durch Partnerschaften mit Ladeinfrastrukturanbietern:** Kooperationen mit spezialisierten Anbietern können einen Großteil der Kosten und des Aufwands übernehmen. In vielen Fällen finanzieren und warten die Anbieter die Ladestationen und ermöglichen es Unternehmen, die Ladepunkte unkompliziert zu nutzen. **Solche Partnerschaften können die langfristigen Betriebskosten erheblich senken.**

**Kostenoptimierung durch intelligentes Lade- und Lastmanagement:** Ein optimiertes Lade- und Energiemanagement hilft, Ladezeiten auf Zeiträume mit günstigen Stromtarifen zu verschieben und Lastspitzen zu vermeiden. **Dadurch werden sowohl die Betriebskosten reduziert als auch mögliche Belastungen für das Stromnetz minimiert.** Dies ist besonders wichtig für Standorte mit mehreren Ladepunkten.

**Fördermöglichkeiten auf Landes- und Kommunalebene:** Obwohl viele bundesweite Förderprogramme ausgelaufen sind, bieten Bundesländer und Kommunen weiterhin

Unterstützungen für Ladeinfrastrukturprojekte an. **Diese regionalen Förderprogramme können Unternehmen und Gebäudeeigentümern helfen, die Investitionskosten erheblich zu senken und die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben wirtschaftlicher zu gestalten.**

**Vorausschauende Planung der Ladeinfrastruktur:** Eine Planung der Ladeinfrastruktur kann die Anforderungen der novellierten Fassung der EPBD schon proaktiv erfüllen und von Anfang an von etwaigen Förderprogrammen, lukrativen Partnerschaften oder flexiblen Finanzierungsmodellen profitieren.

---

LADEINFRASTRUKTUR-POTENZIAL BEI NEUBAUTEN DURCH GEIG 2023

---

## Wohngebäude

**Gesamtzahl der Neubauten:**  
96.000 Wohngebäude

**Anteil der Mehrfamilienhäuser:**  
20 % →  $96.000 \times 0,2 = 19.200$   
Mehrfamilienhäuser

**Durchschnittliche Stellplätze pro Mehrfamilienhaus:**  
10 Stellplätze

**Gesamte Stellplätze:**  
 $19.200 \times 10 = 192.000$  Stellplätze.

### GEIG-Vorgaben

**Leitungsinfrastruktur:**  
Alle 192.000 Stellplätze müssen mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden (Pflicht ab 6 Stellplätzen)

**Ladepunkte:**  
Keine Pflicht zur Installation von Ladepunkten

### Ergebnisse für Wohngebäude

**Pflicht-Leitungsinfrastruktur:**  
192.000 Stellplätze

**Pflicht-Ladepunkte:**  
Keine

## Nichtwohngebäude

**Gesamtzahl der Neubauten:**  
20.000 Nichtwohngebäude

**Durchschnittliche Stellplätze pro Nichtwohngebäude:**  
15 Stellplätze

**Gesamte Stellplätze:**  
 $20.000 \times 15 = 300.000$  Stellplätze

### GEIG-Vorgaben

**Leitungsinfrastruktur:**  
20 % der Stellplätze benötigen Leitungsinfrastruktur

**Pflicht-Leitungsinfrastruktur:**  
 $300.000 \times 0,2 = 60.000$  Stellplätze

**Ladepunkte:**  
Mindestens ein Ladepunkt pro Gebäude  
Pflicht-Ladepunkte: 20.000 Gebäude

### Ergebnisse für Nichtwohngebäude

**Pflicht-Leitungsinfrastruktur:**  
60.000 Stellplätze

**Pflicht-Ladepunkte:**  
20.000 Ladepunkte

## Gesamtergebnisse Wohn- und Nichtwohngebäude 2023

**Pflicht-Leitungsinfrastruktur:**  
 $192.000$  (Wohngebäude) +  $60.000$  (Nichtwohngebäude) = **252.000 Stellplätze**

**Pflicht-Ladepunkte:**  
 $0$  (Wohngebäude) +  $20.000$  (Nichtwohngebäude) = **20.000 Ladepunkte**

### Zusammenfassung

Wenn das GEIG für Wohn- und Nichtwohngebäude korrekt befolgt wurde, sind allein bei den Neubauten im Jahr 2023 die Leitungsinfrastruktur für **potenziell 252.000 Ladepunkte** und **20.000 reale Ladepunkte** geschaffen worden.

Die Beispielrechnung dient der Veranschaulichung des aus der Befolgung des GEIG erwachsenden Potenzials für den Aufbau von Ladeinfrastruktur und basieren auf statistischen Daten sowie vereinfachten Schätzungen.

---

## **5. Zusammenfassung und Ausblick**

Das **GEIG** legt klare Anforderungen für Ladeinfrastruktur in Gebäuden fest und ist ein wichtiger Treiber der Elektromobilität in Deutschland. **Unternehmen und Immobilienbesitzende profitieren von Planungssicherheit, steigern den Wert ihrer Gebäude und erfüllen wichtige Klimaziele.**

Mit der geplanten Novelle im Rahmen der neuen **EPBD** werden die Vorgaben noch strenger, insbesondere für größere Nichtwohngebäude und öffentliche Einrichtungen. **Eine frühzeitige Umsetzung ermöglicht es, die Anforderungen rechtzeitig zu erfüllen, Fördermöglichkeiten zu nutzen und langfristig Kosten zu sparen.**

Unternehmen und Gebäudeeigentümer, die Ladeinfrastruktur strategisch und mit kosteneffizienten Modellen integrieren, sichern sich **nicht nur Wettbewerbsvorteile, sondern positionieren sich auch in Sachen ESG als Vorreiter in Sachen Nachhaltigkeit und Mobilität.** Jetzt zu investieren, bedeutet, zukunftsfähig zu handeln.

In der nächsten, finalen Kurs-Mail werden wir uns mit der **Clean Vehicles Directive (CVD)** befassen, die eine entscheidende Rolle für die emissionsfreie Mobilität in der EU spielt und Anforderungen an Fahrzeugflotten stellt.

---