

**TEIL 1: zum Gesetzesentwurf zur Änderung des Gebäudeenergiegesetzes
(Gebäudemodernisierungsgesetz – GModG)**

I. Einordnung und Grundhaltung

Die BMW Group unterstützt die Ziele der Europäischen Gebäuderichtlinie (EPBD), einen klimaneutralen Gebäudebestand bis 2050 zu erreichen. Als international tätiger Industriekonzern verfolgt die BMW Group entlang der gesamten Wertschöpfungskette das Ziel der Klimaneutralität spätestens bis 2050 und hat hierfür bereits erhebliche Investitionen in die Dekarbonisierung ihrer über 3.000 Gebäude weltweit getätigt.

Im vorliegenden Gesetzentwurf bewertet die BMW Group die erklärte Zielsetzung einer technologieoffenen, flexibleren und praxistauglicheren Umsetzung positiv. Damit die Transformation des Gebäudebestands jedoch tatsächlich gelingt, ohne Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Investitionskraft der Industrie zu gefährden, sind zielgerichtete Nachjustierungen erforderlich.

Die BMW Group plädiert insbesondere für:

- realistische Umsetzungsfristen,
- volle Anerkennung des aus dem öffentlichen Netz bezogenen Grünstroms als legitimes Instrument zur Dekarbonisierung von Bestand und Neubauten,
- einen klaren Fokus auf CO₂e-Minderung,
- mehr Flexibilität durch Pooling-Ansätze,
- einen Anwendungs- und bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur
- sowie eine deutlich reduzierte Bürokratie.

Gerne steht die BMW Group für einen konstruktiven Dialog zur praxisnahen Weiterentwicklung des Gesetzentwurfs zur Verfügung.

II. Positive Aspekte des Gesetzentwurfs

1. **Keine nationale Übererfüllung der EPBD („Gold Plating“):** Dies ist zentral für Investitions- und Planungssicherheit wettbewerbsintensiver Industrieunternehmen.
2. **Bekenntnis zur Technologieoffenheit:** Die Zulassung unterschiedlicher Heiz- und Versorgungstechnologien (u. a. Wärmepumpen, Biomasse, Wasserstoff und Derivate, hybride Systeme, Fernwärme) entspricht den Forderungen der BMW Group nach lösungsoffener Regulierung.

3. **Fokus auf gesamte Energiekette:** Mit dem Primärenergiebedarf als entscheidende Nachweis- und Zielgröße erfolgt statt alleinigem Fokus auf die Verbrauchseffizienz eine ganzheitliche Betrachtung inkl. Berücksichtigung regenerativer, CO₂e-reduzierter Energiequellen.
4. **Vereinfachung & Abbau bürokratischer Einzelvorgaben:** Die Integration sinnvoller Ausnahmeregelungen und Vereinfachungen (u.a. Sanierungspflicht-Befreiung nach 1996 errichteter Nichtwohngebäude) führt zu einer deutlichen Simplifizierung des Nachweis- und Anforderungssystems.

III. Zentrale Punkte mit Anpassungsbedarf aus Sicht der BMW Group

1. Renovierungsanforderungen an bestehende Nichtwohngebäude (MEPS)

Die Einführung verbindlicher Renovierungsanforderungen für Nichtwohngebäude ist europarechtlich vorgegeben. Dennoch bestehen aus industrieller Sicht wesentliche Anpassungsbedarfe:

- **Realistischere Zeitschienen für die Umsetzung der Sanierungsverpflichtung**
Die im Entwurf vorgesehenen Fristen (2030 / 2033) lassen den Unternehmen angesichts von Fachkräftemangel, langen Planungs- und Genehmigungszeiten sowie komplexen Bestandsstrukturen keinen ausreichenden Vorbereitungsvorlauf.

→ Die BMW Group fordert, erste verbindliche Sanierungspflichten frühestens **ab 2032** vorzusehen.
- **Gleichberechtigte Anrechnung von nicht-gebäudenah erzeugtem Strom aus Erneuerbaren Energien**
An allen Produktionsstandorten weltweit deckt die BMW Group den gesamten Strombezug bereits mit Grünstrom, dessen nachhaltiger Beitrag zum Klima- und Umweltschutz sich u.a. durch die Einhaltung der Qualitätskriterien des RE100-Standards auszeichnet. Diesen grünen Netzstrom nutzt BMW sukzessive in elektrisch direkt-beheizten Technologien zur Gebäudewärmeversorgung (z.B. effiziente Wärmepumpen aber auch Elektrodenheizkessel in Kombination mit thermischen Speichern für „Power-to-heat“-Prozesse). Mit diesen Elektrifizierungsmaßnahmen werden fossile Energieträger direkt am Standort schrittweise ersetzt und damit CO₂e-Emissionen reduziert. Wenngleich der Netzstrom nachweislich zu 100% als Grünstrom aus erneuerbaren Energiequellen bilanziert ist, wird dieser in der Berechnung des Primärenergiebedarfs gemäß aktuellem Entwurf mit einem hohen Primärenergiefaktor von 1,5 benachteiligt, vor allem gegenüber konventionellen, fossil-basierten Technologien.

→ Die BMW Group fordert daher sowohl in den Anforderungen zur Sanierungspflicht als auch zum Veränderungsverbot (§57) – mit einem **Primärenergiefaktor nahe 0** – die gleichberechtigte Verwendung und Anrechnung von 100% zertifiziertem, nicht gebäudenah erzeugtem Grünstrom aus dem öffentlichen Netz (Herkunftsnachweise und/ oder PPA) für die thermische und elektrische Versorgung bestehender Nichtwohngebäude. Nur so ist eine Dekarbonisierung industrieller Strukturen möglich. Die ausreichende Deckung mit ausschließlich gebäudenah erzeugter Energie (z. B. aus Dach-Photovoltaik) oder umweltwärmenutzender Wärmepumpen ist aufgrund z. T. komplexer Bestandsstrukturen, hoher Leistungsbedarfe und zusätzlichen Hochtemperaturverbräuchen im Nahwärmenetz industrieller Standorte vielerorts nicht umsetzbar bzw. nicht wirtschaftlich.

- **Fokus auf CO₂e-Minderung statt reiner Verbrauchseffizienzorientierung**

Der Klimaschutzgewinn ergibt sich aus der tatsächlichen Treibhausgasreduktion, nicht allein aus formalen Effizienzkennwerten. In vielen Industriegebäuden mit hohen internen Lasten führen weitere Dämmmaßnahmen zu geringen betrieblichen Einsparungen bei gleichzeitig erhöhten „grauen Emissionen“.

→ MEPS sollen stärker an **CO₂e-Minderungswirkungen** und Lebenszyklusbetrachtungen ausgerichtet werden.

- **Bürokratieabbau und keine generelle Energieausweispflicht für „Alt-Bestand“**

Trotz konkreter Ausnahmeregelungen und Vereinfachungen (u. a. Befreiung nach 1996 errichteter Nichtwohngebäude) schließen die Ausführungen des aktuellen Gesetzesentwurf eine großflächige Energieausweisverpflichtung des „Alt-Bestands“ nicht gänzlich aus. Insbesondere für große Bestandsportfolios entstände aus Sicht der BMW Group dadurch ein erheblicher zusätzlicher Bürokratieaufwand bei paralleler Überauslastung entsprechender Sachverständiger für die Ausweiserstellung.

→ Es bedarf einer **konkreten Definition**, welche Alternativen „in anderer geeigneter Weise die Gesamtenergieeffizienz des Nichtwohngebäudes“ ausweist (§41). Praxistaugliche Verfahren zur pragmatischen, bürokratiearmen (Massen-) Bewertung großer Immobilienportfolios werden ausdrücklich begrüßt.

2. Nullemissionsgebäude und Neubauanforderungen

Die BMW Group unterstützt das Ziel von Nullemissionsgebäuden im Neubau.
Gleichzeitig gilt:

- **Klimaschutz muss sich am ökologischen Kosten-Nutzen-Verhältnis orientieren**

Eine weitere Steigerung des baulichen Effizienz- bzw. Dämmstandards würde – bei höheren Baukosten – in vielen Gewerbe- bzw. Industriegebäuden mit hohen inneren Lasten nur zu geringen Einsparungen in der Betriebsphase bei gleichzeitig erhöhten „grauen Emissionen“ in der Herstellphase führen. Höhere Effizienzanforderungen können in solchen Fällen konträr zur Senkung der Lebenszyklusemissionen wirken – etwa durch hohen Materialeinsatz bei Dämmungen.

→ Vor dem Hintergrund des ökologischen Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der ökobilanziellen Grenzen (vgl. auch EPBD THG-LCA-Anforderungen) ist eine weitere Erhöhung des gesetzlichen Neubaustandards abzulehnen.

- **Gleichberechtigte Anrechnung von Strom aus Erneuerbaren Energien**

Analog zur Betrachtung der Anforderungen an bestehende Nichtwohngebäude (MEPS) ist auch für Neubauten eine gleichberechtigte Anrechnung von nicht-gebäudenah erzeugtem Strom aus Erneuerbaren Energien notwendig, unterstützt durch adäquate Primärenergiefaktoren für netzbezogenen (Grün-)Strom (vgl. Punkt 1.).

- **Übergreifende Bilanzierungsmethodik ermöglichen**

Teure Investitionen in Dekarbonisierungsmaßnahmen bzw. fossil-freie Energieversorgungsanlagen sollten innerhalb eines Konzernverbunds bzgl. Standort, Technik und Wirtschaftlichkeit optimiert erfolgen können. Dies könnte z. B. mithilfe einer übergreifenden Bilanzierungsmethodik ermöglicht werden, die auch solche Investitionen an anderen Unternehmensstandorten anrechnet, wenn die gleiche CO₂e-Minderungswirkung erzielt wird.

→ Der Fokus sollte auf der **Vermeidung fossiler Emissionen** durch nachhaltige, flexible Energieerzeugungslösungen liegen, nicht auf immer höheren baulichen Verbrauchseffizienzkennwerten pro Objekt.

3. Solarenergiepflicht und Flexibilisierung

Die BMW Group bekennt sich zum Ausbau der Solarenergie und konnte in enger Abstimmung mit den Bundesländern mit bereits bestehenden Solar-Installationspflichten (insbesondere Bayern & Berlin) sinnvolle Lösungswege zur Flexibilisierung entwickeln. Der aktuelle GModG-Entwurf bleibt jedoch stark objektbezogen:

- Es fehlen bundesweit anerkannte **Pooling- und Anrechnungsmodelle**, mit denen große Photovoltaikanlagen mindestens auf Standortebene zur Erfüllung mehrerer Einzelpflichten genutzt werden können. Die Ermöglichung sog. „PV-Konten“ vereinfacht den infrastrukturellen und organisatorischen Aufwand mittels An- bzw. Gegenrechnung von kleinen PV-pflichtigen Baumaßnahmen auf großen, überkompensatorischen PV-Anlagen (vgl. StMB-24-4101-2-27-462).

→ Auch portfolio- bzw. **standortübergreifende Lösungen**, idealerweise auf EU- mindestens aber auf Bundesebene, sollten ermöglicht werden, um eine flexible Handhabung und kosteneffiziente Umsetzung der Solarpflicht im Konzernverbund sicherzustellen.

→ Bereits bestehende Regelungen und Umsetzungsmöglichkeiten zur Solarpflicht auf **Ebene der Bundesländer** sollten von den Bestimmungen im bundesweiten Gesetz nicht eingeschränkt oder gar annulliert werden.

4. Erweiterung der Ausnahmeregelungen

- **Definition von „niedrigem Energiebedarf“ für Ausnahmeregelungen**
Positiv zu bewerten ist die explizite Ausnahmeregelung für Industrieanlagen, [Werkstätten und landwirtschaftliche Nutzgebäude] mit jeweils niedrigem Energiebedarf.
→ Die BMW Group fordert die Schaffung einer **klaren und rechtssicheren Auslegung von „niedrigem Energiebedarf“** (s. §40, (4), 3.). Ein klarer Wert zur Festlegung eines „niedrigen Energiebedarfs“ ist dafür erforderlich.
Zudem bedarf es einer konkreten Definition zum Begriff „Industrieanlage“.

5. Anforderungen Gebäudeautomation

Die BMW Group befürwortet die Basis DIN/TS 18599-11 für die Klassifizierung des Automationsgrades. Zur Klassifizierung sind aktuell 31 Aspekte zu bewerten und dies ermöglicht eine eindeutige Kommunikation und Vereinbarung zwischen Bauherrn, Planer und technischen Vorgaben.

Darüber hinaus begrüßt die BMW Group die Einführung eines Mindestautomationsgrades C für die Errichtung von Neubauten >70kW. Der sich daraus ergebene Anspruch ist gut zu realisieren und die Investitionskosten sollten sich nach wenigen Jahren amortisieren.

Folgende Punkte sollten nachgeschärft werden:

- **Klare Definitionen erforderlich**

Das Gesetz sieht vor, dass für jedes Gebäude (somit auch alle Bestandsgebäude) mit Nennleistung > 70 kW bis zum 29.12.2029 eine „Überwachung der Raumklimaqualität“ durchgeführt werden muss. In der Begründung wird aufgeführt, dass dies insbesondere die Parameter zu Temperatur, Feuchtigkeit, Luftwechsel und das Vorhandensein von Kontaminanten umfasst.

→ In der Praxis ergeben sich daraus u. a. Fragen, inwiefern diese Messwerte zeitlich zu überwachen und in welcher Granularität sie zu erfassen sind. Auch ist unklar, ob die Anforderungen für alle Räumlichkeiten gelten, auch wenn diese nicht mit einer zentralen Klimatisierung ausgestattet sind. Detaillierte Anforderungen zur praxistauglichen Umsetzung sind hier erforderlich.

- **Planungssicherheit für Übergangsfristen schaffen**

Die Erfüllung muss gemäß der Frist in §56 „bis zum Ablauf des 31.12.2029“ erfolgen. Die Anforderungen für die Zwischenzeit des GModG zur Ablösung des GEG sind daher unklar. Entsprechend der aktuellen Formulierungen sind keine Anforderungen vorgesehen. Hierin liegt ein Widerspruch zur EPBD (2018), die bereits in der Version von 2018 vorgesehen hat, Verpflichtungen zu Monitoring- und Automationsfunktionen in den nationalen Gesetzen aufzunehmen. Daraus ergibt sich ein Widerspruch zum EU-Recht.

→ Die BMW Group weist auf die nötige Klärung zum Umgang mit der Übergangszeit hin, um der Praxis Planungssicherheit zu verschaffen.

6. Vereinheitlichung der Definition Wasserstoff in verschiedenen Gesetzen

- Grüner Wasserstoff wird im GModG über die Vorgaben aus der Richtlinie (EU) 2018/2001 definiert. Dieser ist nach Verständnis der BMW Group jedoch erneuerbarer Wasserstoff. Dies deckt sich auch mit dem Wording aus dem „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiewirtschaftsgesetzes und weiterer energierechtlicher Vorschriften zur Umsetzung des Europäischen Gas- und Wasserstoff-Binnenmarktpakets“.

→ Es braucht eine Harmonisierung bzw. Klarstellung der Definitionen.

Stellungnahme der BMW Group

TEIL 2: zum Gesetzentwurf zur Gebäude-Elektromobilitätladeinfrastruktur (GEIG)

1. Anwendungen – und bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur

- Im Masterplan Ladeinfrastruktur ist explizit eine anwendungs- und **bedarfsgerechte Umsetzung der EPBD** als Ziel genannt. Dieser Anspruch muss sich auch im Entwurf entsprechend wiederfinden. Gerade in Parksituationen in der Industrie werden aufgrund der unterschiedlichen Durchmischung der Fahrzeugantriebskonzepte in der Belegschaft lange Übergangszeiträume bestehen, bevor von einer 100%-igen BEV Flotte ausgegangen werden kann. Hier muss ein, mit der Flotte, wachsender Ausbau der Ladeinfrastruktur – insbesondere im Gebäudebestand – ermöglicht werden, um zielgerichtete Investitionen zu ermöglichen. Das gilt insbesondere auch für Freiflächenparkplätze im Produktionskontext.
- In der Praxis zeigt sich daher, dass selbst bei einem hohen Grad einer Vorinstallation die Investitionen zu früh erfolgen müssen. Die Problematik einer Belegung von potenziellen Ladeplätzen durch Verbrennungsmotorische Fahrzeuge bleibt langfristig bestehen, weil keine Ausweichflächen -vor allem im Gebäudebestand, aber auch bei Neubauten -im erforderlichen Umfang bereitgestellt werden können. Hier muss den Unternehmen **mehr Flexibilität** und eine **Anpassung des Ausbaus** in der Hochlaufzeit der Ladeinfrastruktur-nutzung gewährt werden.
- Es ist anzunehmen, dass die **Kosten** für Ausbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur einschließlich intelligenter Ladesteuerung und Abrechnungsprozessen auf die Nutzergruppen umgelegt werden und das Laden am Arbeitsplatz dadurch **teurer** wird. Daher braucht es **Gegensteuerung**, z. B. durch die Anwendbarkeit der Stromsteuerentlastung und die Anpassung gesetzlicher Abgaben, um das Laden attraktiv zu halten und eine Verlagerung des Ladebedarfs von Work zu Home zu vermeiden.
- Ebenso werden zu den für intelligentes Laden erforderlichen **Protokollen** und **Schnittstellen** keine Aussagen getroffen. Um Skalierbarkeit und Interoperabilität zu erreichen, sollte eine Klarstellung erfolgen, die sich an den Vereinbarungen und Prozessabläufen aus der „Coalition of the Willing on bidirectional charging“ (Koordination BMW) ergeben.
- Auch wenn einleitend von Technologieoffenheit gesprochen wird, so sind die Änderungen über das GModG im GEIG genau dieses nicht: **Alternative Antriebsformen** wie Wasserstoff oder auch Biokraftstoffe **werden nicht**

berücksichtigt und führen zu einer einseitigen „Gebäudevorbereitung“ auf einen rein Batterie-elektrischen Pfad, der Marktrealitäten außer Acht lässt. Basis dieses Gesetzes ist eine 1:1 Umsetzung der europäischen Gebäudeeffizienzrichtlinie EPBD, die davon ausgeht, dass gut 60% aller Ladevorgänge in privaten Gebäuden stattfinden wird und daher die Forderung 100% der Stellflächen dafür vorzubereiten erforderlich sei. Zu wenige Ladepunkte in/ bei privaten Gebäuden würden somit eine Barriere für die EV-Marktdurchdringung darstellen. Der regulatorische Hebel einer „vollumfänglichen Gebäudevorbereitung“ riskiert somit kurzfristig erforderliche Investitionen, die ggf. in Stranded Investments münden.

2.Netze

- Die GEIG-Pflichten ignorieren regional stark unterschiedliche **Netzkapazitäten** (Industrie- vs. Wohngebiete, Bestand vs. Neubau). Deshalb muss eine netzdienliche Umsetzung klaren Vorrang haben, z.B. verpflichtende Lastmanagement-/ Smart-Charging-Lösungen als Erfüllungsoption; die Möglichkeit, Leistung, statt Ladepunkte anzurechnen (kW-Ansatz).
- Die **Leitungsinfrastruktur** muss so dimensioniert werden, dass die nach diesem Gesetz vorgeschriebene Anzahl von Ladepunkten gleichzeitig und effizient genutzt werden kann. Hier wäre mehr Flexibilität wünschenswert und eine intelligente Ladesteuerung mit Priorisierungsmöglichkeiten zu fördern, um Netzüberlastungen zu vermeiden und Wirtschaftlichkeit zu sichern, z.B. auch explizit kein immerwährendes gleichzeitiges Laden zu fordern.
- Die **Netzbetreiber** werden die benötigte Leistung nicht überall an große Liegenschaften bringen können, somit müsste für die Versorgung zudem noch **zusätzliche Energieerzeugung**, z.B. PV vor Ort geschaffen werden – dafür sind dann regulatorische Rahmenbedingung für die Abrechnung von selbst-erzeugter Energie notwendig, ohne dass die Liegenschaften in die Stromversorgerrolle kommen.
- Eine **Flexibilisierung der Ladepunktquoten** im Bestand wird gefordert, da starre Quoten (z. B. 1 LP je 10 Stellplätze) bei heterogener Nutzung (Schichtbetrieb, Homeoffice, Werksverkehr) nicht bedarfsgerecht sind.
→ Erfüllung über Nutzungskonzepte (Mitarbeiterprofile, Flottenanteil) und eine Möglichkeit zur stufenweisen Umsetzung könnten hier Abhilfe schaffen.

3.Übergangsfristen

- Für große Immobilienportfolios müssen längere und **praxistaugliche Übergangsfristen** vorgesehen werden. Großkonzerne mit großen und heterogenen Immobilienportfolios können ihre Standorte nicht gleichzeitig nachrüsten. Eine formale Gleichbehandlung mit kleinen Einzelobjekten führt daher in der Praxis zu einer strukturellen Ungleichbehandlung.
- Es sollte explizit **Standardisierung** und offene Schnittstellen zwischen den verschiedenen benötigten Komponenten gefördert werden, welche für den Betrieb von Ladeinfrastruktur an Firmengeländen notwendig sind, um die Anforderungen zu erfüllen (z. B. Laststeuerungssysteme mit Koppelung an Gebäude- und Netzbetreiberenergiesteuerung, Ladekostenabrechnungstechnologien), um einen flexiblen Auf- und Ausbau sowie wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen.