

Stellungnahme

Gesetz zur Änderung des Gebäudeenergiegesetzes, Änderung des Gebäude- Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes und Änderung weiterer Vorschriften im Wärmebereich

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie



Der VDIK

Der Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) vertritt seit 1952 die Interessen der internationalen Pkw- und Nutzfahrzeughersteller in Deutschland. Dazu gehören 54 Marken aus 14 verschiedenen Ländern. Sie verkaufen hierzulande jährlich über 1,2 Million Pkw. Das ist ein Marktanteil von rund 43 Prozent. Außerdem setzen die VDIK-Mitglieder rund 120.000 Nutzfahrzeuge ab.

Die internationalen Hersteller sind in Deutschland schon seit Jahrzehnten ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Sie arbeiten mit rund 12.000 Händler- und Servicestützpunkten zusammen. Dort und in ihren deutschen Vertriebszentralen beschäftigen sie über 100.000 Mitarbeiter. Die VDIK-Mitglieder investieren in Infrastruktur und errichten europäische Logistik-, Schulungs- und Entwicklungszentren. Die VDIK-Mitglieder haben frühzeitig Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf den Markt gebracht. Elektroautos sind heute für Kunden in Deutschland, auch dank des breiten Angebots der internationalen Marken, in großer Vielfalt verfügbar.

Einleitung

Der VDIK begrüßt die Zielsetzung der Bundesregierung, die regulatorischen Rahmenbedingungen im Gebäude- und Wärmebereich praxistauglicher, flexibler und investitionsfreundlicher weiterzuentwickeln. Für den erfolgreichen Hochlauf der Elektromobilität ist ein verlässlicher Rechtsrahmen von zentraler Bedeutung. Die Transformation des Verkehrssektors wird maßgeblich davon abhängen, ob Ladeinfrastruktur künftig schneller, wirtschaftlicher und nutzerfreundlicher in den Gebäudebestand integriert werden kann.

Mit der Umsetzung der europäischen Gebäuderichtlinie verbindet sich die Chance, bestehende strukturelle Defizite beim privaten und halböffentlichen Laden schrittweise abzubauen. Während der Ausbau öffentlicher Schnellladeinfrastruktur in den vergangenen Jahren deutliche Fortschritte gemacht hat, bestehen insbesondere im Bereich wohnortnaher Ladeangebote weiterhin erhebliche Herausforderungen. Gerade in urbanen Räumen wird sich künftig entscheiden, ob Elektromobilität für breite Bevölkerungsschichten alltagstauglich und wirtschaftlich attraktiv bleibt.

Aus Sicht des VDIK enthält der vorliegende Entwurf mehrere wichtige Ansätze zur Stärkung der Ladeinfrastruktur im Gebäudebereich. Positiv zu bewerten sind insbesondere die stärkere Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität, die zunehmende Relevanz von Leitungsinfrastruktur sowie die stärkere Einbindung von Nichtwohngebäuden. Gleichzeitig bleiben zentrale praktische Fragestellungen bislang unzureichend adressiert. Dies betrifft insbesondere Mehrfamilienhäuser, urbane Bestandsquartiere, gemeinschaftliche Ladeinfrastruktur sowie die intelligente Integration von Ladepunkten in das Energiesystem.

Der weitere Gesetzgebungsprozess sollte daher genutzt werden, um bestehende Hemmnisse konsequent abzubauen und die regulatorischen Rahmenbedingungen stärker an den tatsächlichen Herausforderungen der Transformation auszurichten.

Umsetzung der europäischen Gebäuderichtlinie als wichtiger Impuls für den Ausbau der Ladeinfrastruktur

Der VDIK bewertet positiv, dass die Bundesregierung die europäische Gebäuderichtlinie in nationales Recht überführt und nachhaltige Mobilität dabei ausdrücklich berücksichtigt. Die stärkere Verankerung von Ladeinfrastruktur im Gebäuderecht stellt einen wichtigen Schritt dar, um die infrastrukturellen Voraussetzungen für den weiteren Hochlauf batterieelektrischer Fahrzeuge zu verbessern.

Besonders relevant ist die frühzeitige Integration von Leitungsinfrastruktur und technischen Vorbereitungspflichten. Nachträgliche Erschließungen von Tiefgaragen oder Stellplatzanlagen sind häufig mit erheblichem technischem und finanziellem Aufwand verbunden. Eine vorausschauende Berücksichtigung bereits bei Neubauten und größeren Renovierungen kann spätere Investitionskosten deutlich reduzieren und gleichzeitig Ausbauhemmnisse vermeiden.

Darüber hinaus begrüßen wir die stärkere Einbindung von Nichtwohngebäuden. Bürogebäude, Handelsimmobilien, Unternehmensstandorte und gewerblich genutzte Parkflächen verfügen über erhebliche Potenziale für zusätzliche Ladepunkte. Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz gewinnt sowohl für Beschäftigte als auch für gewerbliche Flotten zunehmend an Bedeutung. Viele Unternehmen befinden sich derzeit in einer Phase umfassender Elektrifizierung ihrer Fahrzeugbestände. Damit diese Transformation wirtschaftlich tragfähig umgesetzt werden kann, bedarf es verlässlicher regulatorischer Rahmenbedingungen und planbarer Investitionsbedingungen.

Mehrfamilienhäuser als zentrale Herausforderung der Elektromobilität

Der weitere Hochlauf der Elektromobilität entscheidet sich künftig maßgeblich im Gebäudebestand urbaner Räume. Gerade Mehrfamilienhäuser stellen weiterhin die größte strukturelle Herausforderung beim Ausbau privater Ladeinfrastruktur dar.

Während Einfamilienhäuser häufig vergleichsweise unkompliziert mit privaten Ladepunkten ausgestattet werden können, stoßen Eigentümergemeinschaften, Vermieter und Netzbetreiber bei Mehrparteiengebäuden regelmäßig auf erhebliche organisatorische, technische und wirtschaftliche Hürden. Fragen der Netzanschlusskapazität, der Leitungsführung, der Lastverteilung sowie der verursachungsgerechten Abrechnung führen oftmals zu langwierigen Abstimmungs- und Planungsprozessen.

Hinzu kommen Unsicherheiten hinsichtlich Finanzierung, Betrieb, Wartung und Verantwortlichkeiten gemeinschaftlicher Ladeinfrastruktur. Gerade kleinere Wohnungseigentümergeinschaften

verfügen häufig weder über ausreichende technische Expertise noch über standardisierte Lösungsmodelle. Dadurch entstehen erhebliche Verzögerungen bei Planung und Umsetzung.

Vor diesem Hintergrund reicht es nicht aus, ausschließlich bauliche Mindestanforderungen oder Verpflichtungen zur Vorverkabelung vorzusehen. Entscheidend ist vielmehr, dass die regulatorischen Rahmenbedingungen die tatsächliche Umsetzung praktikabler Lösungen erleichtern. Gemeinschaftliche Ladeinfrastruktur, intelligente Lastmanagementsysteme sowie standardisierte Betreiber- und Abrechnungsmodelle müssen deshalb deutlich stärker berücksichtigt werden.

Der VDIK sieht insbesondere die Notwendigkeit, regulatorische Hürden für gemeinschaftliche Ladeansätze konsequent abzubauen. Gerade in Mehrfamilienhäusern können zentrale Lösungen häufig wirtschaftlicher und effizienter umgesetzt werden als individuelle Einzelschließungen. Hierfür bedarf es jedoch eines klaren, rechtssicheren und investitionsfreundlichen Rahmens.

Quartierslösungen und integrierte Infrastrukturansätze stärker fördern

In quartiersbezogenen Energie- und Mobilitätskonzepten sehen wir erhebliches Potenzial für eine effizientere Integration von Ladeinfrastruktur. Gerade bestehende Stadtstrukturen verfügen häufig nicht über ausreichende Netzkapazitäten für eine unkoordinierte Einzelschließung sämtlicher Stellplätze. Daher gewinnen integrierte Lösungen zunehmend an Bedeutung.

Die Kombination aus Ladeinfrastruktur, erneuerbarer Energieerzeugung, Speichern sowie intelligenter Steuerung kann dazu beitragen, Netzanschlusskosten zu reduzieren, Lastspitzen zu begrenzen und vorhandene Infrastruktur effizienter zu nutzen. Insbesondere größere Wohnquartiere bieten erhebliche Potenziale für gemeinsame Energie- und Mobilitätslösungen.

Daher sollten Quartiersansätze regulatorisch deutlich stärker unterstützt werden. Gerade in urbanen Bestandsgebieten kann eine koordinierte Infrastrukturplanung dazu beitragen, Flächen effizienter zu nutzen und Investitionskosten zu bündeln. Gleichzeitig könnten gemeinschaftliche Lösungen die Nutzerfreundlichkeit verbessern und den Zugang zur Elektromobilität für Bevölkerungsgruppen erleichtern, die bislang nur eingeschränkte Lademöglichkeiten besitzen.

Digitalisierung und intelligente Ladeintegration konsequent mitdenken

Der VDIK bewertet positiv, dass Gebäudeautomation und technische Gebäudeintegration im Entwurf eine größere Rolle einnehmen. Mit steigenden Zulassungszahlen batterieelektrischer Fahrzeuge wird die intelligente Steuerung elektrischer Lasten zunehmend zu einer zentralen Voraussetzung für Netzstabilität und Versorgungssicherheit.

Vor diesem Hintergrund sieht der Verband kritisch, dass wesentliche Zukunftsthemen bislang nur begrenzt berücksichtigt werden. Dies betrifft insbesondere bidirektionales Laden, netzdienliche Steuerung, intelligente Lastmanagementsysteme sowie die stärkere Verknüpfung mit dynamischen Stromtarifen und digitalen Flexibilitätsmechanismen.

Moderne Ladeinfrastruktur ermöglicht bereits heute eine flexible Steuerung von Ladeleistungen innerhalb von Gebäuden und Quartieren. Perspektivisch können Elektrofahrzeuge zusätzlich als dezentrale Speicher einen Beitrag zur Stabilisierung des Energiesystems leisten. Der weitere Rechtsrahmen sollte deshalb stärker auf Interoperabilität, Digitalisierung und systemische Integration ausgerichtet werden.

Wirtschaftlichkeit und Investitionssicherheit gewährleisten

Ausdrücklich unterstützenswert ist das Ziel der Bundesregierung, Wirtschaftlichkeit und gesellschaftliche Akzeptanz stärker in den Mittelpunkt regulatorischer Entscheidungen zu rücken. Investitionen in Ladeinfrastruktur erfordern langfristige Planungssicherheit sowie verlässliche wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Gleichzeitig sieht der VDIK die Gefahr, dass hohe zusätzliche Anforderungen insbesondere mittelständische Unternehmen, Handelsstandorte sowie gewerbliche Flottenbetreiber erheblich belasten könnten. Viele Unternehmen investieren derzeit parallel in Elektrifizierung, Energieeffizienzmaßnahmen, Netzanschlüsse und den Aufbau betrieblicher Ladeinfrastruktur. Zusätzliche regulatorische Anforderungen sollten daher stets verhältnismäßig, technologieoffen und wirtschaftlich tragfähig ausgestaltet werden.

Besonders wichtig sind aus Sicht des VDIK bundesweit möglichst einheitliche und planbare Genehmigungs- sowie Netzanschlussverfahren. Unterschiedliche regionale Anforderungen und langwierige Abstimmungsprozesse stellen bereits heute erhebliche Investitionshemmnisse dar und verzögern den Ausbau privater sowie halböffentlicher Ladeinfrastruktur.

Schlussbemerkung

Der VDIK sieht in der Umsetzung der europäischen Gebäuderichtlinie eine wichtige Chance, die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Hochlauf der Elektromobilität nachhaltig zu verbessern. Die stärkere Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität im Gebäudebereich sowie die zunehmende Relevanz intelligenter Ladeinfrastruktur stellen wichtige Schritte in die richtige Richtung dar.

Entscheidend wird nun sein, die tatsächlichen Herausforderungen urbaner Räume und von Mehrfamilienhäusern stärker in den Mittelpunkt der weiteren Ausgestaltung zu rücken. Der Erfolg der Elektromobilität hängt künftig wesentlich davon ab, ob alltagstaugliche, wirtschaftlich tragfähige und nutzerfreundliche Ladelösungen auch außerhalb klassischer Eigenheimsituationen zuverlässig verfügbar werden.

Der weitere Gesetzgebungsprozess daher genutzt werden, um gemeinschaftliche Infrastrukturansätze stärker zu fördern, praktische Hemmnisse konsequent abzubauen und die Verzahnung von Gebäude-, Energie- und Mobilitätspolitik weiter zu stärken.

Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.

Berlin im Mai 2026

Ansprechpartner:

Carsten Bamberg, Leiter Mobilität/Umwelt/Energie