

11. Juni 2026

Eingabe UNITI zu geplanten Änderung GEIG im Rahmen des GModG

Der vom Bundeskabinett am 13. Mai 2026 angenommene Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gebäudeenergiegesetzes¹ beinhaltet auch wesentliche Änderungen des bestehenden **Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes** (GEIG).

- Die Pflicht zur Errichtung von Ladepunkten für Elektroautos bei **Nichtwohngebäuden** soll mit Verweis auf die EU-Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie deutlich ausgeweitet werden. **Bürogebäude** werden dabei strenger geregelt:

GEIG bislang	Geplante Änderung GEIG
<p>§ 7 Zu errichtende Nichtwohngebäude mit mehr als sechs Stellplätzen <i>Wer ein Nichtwohngebäude errichtet, das über mehr als sechs Stellplätze <u>innerhalb</u> des Gebäudes oder</i></p> <p><i>über mehr als sechs an das Gebäude <u>angrenzende</u> Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. mindestens jeder dritte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und</i> <i>2. zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird.</i> 	<p>§ 7 Zu errichtende Nichtwohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen (1) Wer ein Nichtwohngebäude errichtet, das über mehr als fünf Stellplätze <u>innerhalb</u> des Gebäudes verfügt, hat dafür zu sorgen, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. mindestens jeweils 50 Prozent dieser barrierefreien und nicht-barrierefreien Stellplätze mit Vorverkabelung und die übrigen dieser Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden und 2. mindestens ein Ladepunkt für jeden fünften Stellplatz errichtet wird. <p>Wer ein Nichtwohngebäude nach Satz 1 errichtet, das überwiegend für Verwaltungs-, Kommunikations- und Organisationsaufgaben genutzt wird, hat abweichend von Satz 1 Nummer 2 dafür zu sorgen, dass mindestens ein Ladepunkt für jeden zweiten Stellplatz errichtet wird.</p> <p>(2) Wer ein Nichtwohngebäude errichtet, das über mehr als fünf an das Gebäude <u>angrenzende</u> Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. mindestens jeweils 50 Prozent dieser barrierefreien und nicht-barrierefreien Stellplätze mit Vorverkabelung und die übrigen dieser Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet werden und 2. mindestens ein Ladepunkt für jeden fünften Stellplatz errichtet wird.

¹ Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Gebäudeenergiegesetzes, zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften im Wärmebereich.

	<p>Wer ein Nichtwohngebäude nach Satz 1 errichtet, das überwiegend für Verwaltungs-, Kommunikations- und Organisationsaufgaben genutzt wird, hat abweichend von Satz 1 Nummer 2 dafür zu sorgen, dass mindestens ein Ladepunkt für jeden zweiten Stellplatz errichtet wird.</p>
<p>§ 9 Größere Renovierung bestehender Nichtwohngebäude mit mehr als zehn Stellplätzen <i>(1) Wird ein Nichtwohngebäude, das über mehr als zehn Stellplätze <u>innerhalb</u> des Gebäudes verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und</i> 2. <i>zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird.</i> <p><i>(2) Wird ein Nichtwohngebäude, das über mehr als zehn an das Gebäude <u>angrenzende</u> Stellplätze verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>mindestens jeder fünfte Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet wird und</i> 2. <i>zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird.</i> 	<p>§ 9 Größere Renovierung bestehender Nichtwohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen <i>(1) Wird ein Nichtwohngebäude, das über mehr als fünf Stellplätze <u>innerhalb</u> des Gebäudes verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Mindestens jeweils 50 Prozent dieser barrierefreien und nicht-barrierefreien Stellplätze mit Vorverkabelung und die übrigen dieser Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden und</i> 2. <i>mindestens ein Ladepunkt für jeden fünften Stellplatz errichtet wird.</i> <p>Wird ein Nichtwohngebäude nach Satz 1, das überwiegend für Verwaltungs-, Kommunikations- und Organisationsaufgaben genutzt wird, einer größeren Renovierung unterzogen, so hat der Eigentümer abweichend von Satz 1 Nummer 2 dafür zu sorgen, dass mindestens ein Ladepunkt für jeden zweiten Stellplatz errichtet wird.</p> <p><i>(2) Wird ein Nichtwohngebäude, das über mehr als fünf an das Gebäude <u>angrenzende</u> Stellplätze verfügt, einer größeren Renovierung unterzogen, welche den Parkplatz oder die elektrische Infrastruktur des Parkplatzes umfasst, so hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>mindestens jeweils 50 Prozent dieser barrierefreien und nicht-barrierefreien Stellplätze mit Vorverkabelung und die übrigen dieser Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden und</i> 2. <i>mindestens ein Ladepunkt für jeden fünften Stellplatz errichtet wird.</i>

	<p>Wird ein Nichtwohngebäude nach Satz 1, das überwiegend für Verwaltungs-, Kommunikations- und Organisationsaufgaben genutzt wird, einer größeren Renovierung unterzogen, so hat der Eigentümer abweichend von Satz 1 Nummer 2 dafür zu sorgen, dass mindestens ein Ladepunkt für jeden zweiten Stellplatz errichtet wird.</p>
<p>§ 10 Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen <i>(1) Für jedes Nichtwohngebäude, das über mehr als 20 Stellplätze <u>innerhalb</u> des Gebäudes oder</i></p> <p><i>über mehr als 20 an das Gebäude <u>angrenzende</u> Stellplätze verfügt, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass nach dem 1. Januar 2025 ein Ladepunkt errichtet wird.</i></p>	<p>§ 10 Bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen <i>(1) Für jedes Nichtwohngebäude, das über mehr als 20 Stellplätze <u>innerhalb</u> des Gebäudes verfügt, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass ab dem 1. Januar 2027 ein Ladepunkt für jeden zehnten Stellplatz errichtet wird oder mindestens jeweils 50 Prozent der barrierefreien und nicht-barrierefreien Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden.</i></p> <p><i>(2) Für jedes Nichtwohngebäude, das über mehr als 20 an das Gebäude <u>angrenzende</u> Stellplätze verfügt, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass ab dem 1. Januar 2027 ein Ladepunkt für jeden zehnten Stellplatz errichtet wird oder mindestens jeweils 50 Prozent der barrierefreien und nicht-barrierefreien Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden.</i></p>

➤ **Vorschlag UNITI zur Anpassung der Ausnahmeregelung:**

Der geänderte § 14 Absatz 3 GEIG-E sieht vor, dass diese Vorgaben nicht anzuwenden sind, „sofern für ein Gebäude die erforderliche Ladeinfrastruktur von einem isolierten Kleinstnetz abhängig wäre und dies zu erheblichen Problemen für den Betrieb des Stromnetzes führen würde, an dem die Ladeinfrastruktur anzuschließen wäre, oder die Stabilität des Stromnetzes beeinträchtigt wäre, an dem die Ladeinfrastruktur anzuschließen wäre.“

Wir schlagen vor, dass dieser Vorbehalt in Anlehnung an den neuen § 106 Gebäudemodernisierungsgesetz zur „Solarenergie in Gebäuden“ erweitert wird. So sollte in § 14 Abs. 3 GEIG-E folgender Satz zwei hinzugefügt werden:

„Die Verpflichtung zur Errichtung von Ladepunkten nach diesem Gesetz besteht nur dann, wenn diese

- a) technisch möglich ist oder
- b) funktional realisierbar ist oder
- c) wirtschaftlich zumutbar ist oder
- d) andere öffentlich-rechtliche Vorschriften

der Verpflichtung zur Errichtung von Ladepunkten nach diesem Gesetz nicht entgegenstehen.“

Im GEIG-E ist eine solche Einschränkung nur für die Installation eines Lademanagementsystems im Bereich der Leitungsinfrastruktur vorgesehen (siehe neuer § 4 Satz 4 GEIG-E). Diese Einschränkung sollte auf sämtliche Pflichtregelungen erweitert werden.

Begründung zur Anpassung der Ausnahmeregelung in § 14 Abs. 3 GEIG-E:

Die durch die Gesetzesänderung geplante deutliche Ausweitung der Pflicht von Unternehmen zur Errichtung von Ladepunkten lässt aus Sicht von UNITI grundlegende praktische und rechtliche Hemmnisse außen vor:

- Die Kosten zur Erfüllung der Vorgaben werden vom Gesetzgeber nicht benannt. Die Errichtung eines Ladepunktes geht stets mit Investitionen zur technischen Ermöglichung einher. Dazu zählen neben den Kosten für Planung und Genehmigung öffentlich zugänglicher Ladepunkte auch die Kosten für den Netzanschluss, der Baukostenzuschuss, die Kosten für einen Mittelspannungstrafo, die Baukosten für Tiefbau/Elektrik etc. Nebenkosten für den Betrieb des Ladepunktes kommen ebenfalls hinzu. **Diese Gesamtkosten können gerade mittelständische Unternehmen überfordern und bei Zusammenkommen bestimmter Umstände bei unseren Tankstellenbetreibern existenzbedrohend sein.**
- Es sollte berücksichtigt werden, dass die im Gesetzentwurf genannte Ausweidlösung – die Schaffung einer öffentlich zugänglichen leistungsstarken Lademöglichkeit (siehe § 7 und § 9 jeweils Absatz 3 und § 10 Abs. 4 GEIG-E) – gerade für Handelsunternehmen im Bereich Kraft- und Brennstoffe NICHT nutzbar ist. **Das betrieblich notwendige Vorhalten eines Gefahrgutlagers verhindert, dass eine Umwidmung von betriebseigenen Parkplätzen hin zu einem öffentlich nutzbaren Parkplatz erfolgen kann.** Zudem sollte berücksichtigt werden, dass Unternehmen im Bereich der **kritischen Infrastruktur** verpflichtet sind, „einen angemessenen physischen Schutz von Liegenschaften und kritischen Anlagen zu gewährleisten“ (siehe § 13 Abs. 1 KRITIS-Dachgesetz), und es diesen damit grundsätzlich nicht möglich ist, betriebsinterne Strukturen wie Parkplätze für eine öffentliche Nutzung freizugeben.
- Die Notwendigkeit der Ausweitung einer physischen Ladeinfrastruktur erschließt sich nicht und lässt sich mit Zulassungszahlen rein elektrischer Autos nicht rechtfertigen. Laut einer Prognose von Dataforce für die Automobilwoche werden 2030 nur knapp

sechs Millionen batterieelektrische Autos (BEV) auf Deutschlands Straßen fahren². Eine Studie der bundeseigenen NOW GmbH im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums vom 20. April 2026 erwartet für 2030 rund acht Millionen BEV³. Im März 2026 betrug der Anteil reiner Elektroautos an den Neuzulassungen in Deutschland 24 Prozent. Bei jährlich 2,8 Millionen Neuzulassungen und einem Bestand von rund 50 Millionen Pkw würde es noch 18 Jahre dauern, den Bestand komplett zu elektrifizieren, so Dataforce. Bereits heute besteht in Deutschland ein Überangebot von öffentlicher (Schnell)Ladeleistung für Elektro-Pkw. Im Durchschnitt sind öffentlich zugängliche Ladepunkte etwa 2,3 Stunden pro Tag belegt, was einer zeitlichen Auslastung von 9,6 Prozent entspricht⁴. **Es sollte daher den Eigentümern von Nichtwohngebäuden selbst überlassen werden, wo und in welchem Ausmaß sie Lademöglichkeiten für Mitarbeiter anbieten möchten.** Eine gesetzliche Pflicht bindet langfristig Mittel, die an anderer Stelle fehlen und unterläuft die unternehmerische Freiheit, eigenverantwortliche Investitionsentscheidungen treffen zu können und den effizienten Einsatz der durch die Finanzierung beschafften Finanzmittel selbst zu bestimmen. Die vorgesehene gesetzliche Verpflichtung ist ein völlig verfehlter planwirtschaftlicher Ansatz.

- Ohne die Aufnahme der oben aufgeführten und von UNITI vorgeschlagenen Ausnahmetatbestände in das GEIG bestehen Bedenken hinsichtlich der Rechtmäßigkeit, insbesondere hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit des Gesetzes. Sofern das Gesetz ohne die oben aufgeführten Ausnahmen verabschiedet werden wird, liegt es nahe, eine gerichtliche Überprüfung in Erwägung zu ziehen.

➤ **Vorschlag UNITI zur zusätzlichen Klarstellung bei Nichtwohngebäuden: Tankstelleninfrastrukturen ausnehmen**

Aufgrund einer im Entwurf fehlenden rechtlich hinreichenden Definition von „Nichtwohngebäuden“ schlagen wir vor, dass **sämtliche Tankstelleninfrastrukturen (Tankstellen, Autohöfe, kombinierte Unternehmensflächen mit Tankstelleninfrastruktur etc.) vom Begriff des Nichtwohngebäudes im GEIG ausgenommen werden sollten.**

Begründung:

Die genannten Tankstelleninfrastrukturen sind unverzichtbarer Teil der straßengebundenen Mobilitätsinfrastruktur und sichern eine bedarfsgerechte Abgabe von Mobilitätsenergie. In diesem Punkt erfüllen diese Gebäude ihre Hauptfunktion, nicht in einer besonders langen Verweildauer. Betreiber von Tankstelleninfrastrukturen haben ihr Energieportfolio wirtschaftlich fokussiert um leistungsstarke Ladeinfrastrukturen bereits erweitert, werden dies auch zukünftig tun und benötigen keine zusätzliche Pflicht für langsame Ladepunkte nur aufgrund der Stellplatzsituation.

² https://www.automobilwoche.de/technologie/batterie/amw-prognose-nur-sechs-millionen-elektroautos-bis-2030/?utm_content=article2-headline&utm_source=amw-morning&utm_medium=email&utm_campaign=20260504.

³ <https://nationale-leitstelle.de/herstellerbefragungen-elektromobilitaet-auf-wachstumskurs>

⁴ <https://nationale-leitstelle.de/aktuelles-service/newshub/neues-factsheet-zur-auslastung-von-ladepunkten-tageszeit-ort-und-saison-sind-entscheidend>.

Kontaktdaten für Rückfragen und Fachaustausch:

Dominik Hellriegel
Leiter Politik
UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V.
Jägerstraße 6
10117 Berlin
Mail hellriegel@uniti.de
Telefon + 49 (30) 755 414-416

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4,3 Millionen Kunden die ca. 8.650 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 62 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 95 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 95 Prozent die meisten Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 95 Milliarden Euro und beschäftigen rund 100.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Lobbyregister-Nr. im Lobbyregister beim Deutschen Bundestag: R002822