

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur- Gesetzes vom 05.05.2026

Mai 2026

Einleitung

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) bedankt sich für die Gelegenheit, zum Referentenentwurf des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) Stellung zu nehmen. Die deutschen Automobilhersteller und -zulieferer investieren hohe Summen in die Elektromobilität, rüsten ihre Werke um und schulen ihre Mitarbeiter. Damit sind die Produktionskapazitäten für eine massive Steigerung der E-Mobilität im europäischen Markt geschaffen.

Auch die öffentliche Ladeinfrastruktur für Pkw hat in Deutschland Fortschritte gemacht, ist insgesamt gut ausgebaut und ist zuletzt signifikant höher ausgelastet. Gleichwohl besteht weiterhin Verbesserungsbedarf. Insbesondere in urbanen Räumen, in einigen ländlichen Gebieten: So gibt es in knapp einem Drittel (32 Prozent) der Gemeinden (über 500 Einwohnern) noch gar keinen öffentlichen Ladepunkt, in nahezu zwei Dritteln (64 Prozent) noch keinen öffentlich zugänglichen Schnellladepunkt (BNetzA, 1.12.2025).

Mit Blick auf Nutzfahrzeuge und Busse muss der Ausbau nach wie vor mit Hochdruck vorangetrieben werden. Denn gerade dort stellt die unzureichende Verfügbarkeit von Ladepunkten noch immer ein zentrales Kaufhindernis dar.

Die Ladeinfrastruktur ist weiterhin einer der wesentlichen Gründe dafür, dass die Nachfrage nach E-Mobilität in Deutschland hinter den Erwartungen und politisch gesteckten Zielen zurückbleibt. **Nur wenn auch Haushalte in Mehrfamilienhäusern Zugang zu Ladeinfrastruktur im privaten Umfeld, beim Arbeitgeber und an Orten des täglichen Bedarfes haben, wird die E-Mobilität für alle Teile der Gesellschaft attraktiv, zugänglich und bezahlbar. Die Menschen brauchen die Sicherheit, jederzeit und überall laden zu können.**

In urbanen Zentren und Ballungsgebieten bleibt die Ladeinfrastruktur hinter dem wachsenden Bedarf zurück. **Denn die Versorgung mit Ladepunkten in Mehrparteienhäuser ist strukturell unzureichend.**

30 % aller Haushalte leben in Mehrparteienhäusern mit eigenem Stellplatz und stehen vor diesen Herausforderungen: erforderliche Zustimmung der Eigentümergemeinschaft im Rahmen des Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetzes (WEMoG), hohe Kosten für Installation und geringe Aktivität der Wohnungsbauunternehmen. Das

Förderprogramm für Ladeinfrastruktur an Mehrparteienhäusern ist daher grundsätzlich positiv.

40 % aller Haushalte leben in Mehrparteienhäusern ohne eigenen Stellplatz und sind maßgeblich angewiesen auf öffentliches Straßenladen bzw. Laden an **halb-öffentlichen Orten (z.B. an Supermärkten)**. **Außerhalb der Ladenöffnungszeiten** stehen diese Ladepunkte oft nicht zur Verfügung. Hier besteht also ein **sehr großer Bedarf für mehr Ladepunkte an Orten, die die Möglichkeit zum Laden bieten**.

Stellungnahme

Für den Hochlauf der Elektromobilität ist die Verfügbarkeit einer entsprechenden Ladeinfrastruktur von elementarer Bedeutung. Die EPBD und die darin enthaltenen Infrastrukturvorgaben für nachhaltige Mobilität im Gebäudesektor setzen den Rahmen für den Aufbau der nicht-öffentlichen Ladeinfrastruktur in Europa. Es ist zu begrüßen, dass die Bundesregierung im aktuellen Entwurf des GEIGs viele Ziele für den flächendeckenden Aufbau von Ladeinfrastrukturen verfolgt, jedoch bedarf es in einigen Bereichen noch weiterer Nachbesserungen. In Teilen werden im Entwurf lediglich die **EU-Mindestvorgaben umgesetzt und zentrale industriepolitische Forderungen unberücksichtigt gelassen**. Der Entwurf stabilisiert den Rechtsrahmen, **beschleunigt den Hochlauf der Elektromobilität jedoch nicht aktiv**.

Umsetzbarkeit

- Das GEIG schafft klare Rechtsfolgen, Schwellenwerte und Zuständigkeiten. Für Bauherren, Investoren und Unternehmen ist diese Konkretisierung ein Vorteil, da Investitionsentscheidungen nun Planungssicherheit erhalten.
- Darüber hinaus ist aber entscheidend, dass **angesichts der sehr kurzen Fristen bzgl. Umsetzungspflichten das GEIG schnellstmöglich in Kraft tritt**.

Berücksichtigung wirtschaftlicher Zumutbarkeit

- Das GEIG verankert explizit Ausnahmen bei technischer Unmöglichkeit oder wirtschaftlicher Unzumutbarkeit. Gerade für kleine und mittlere Unternehmen, bestehende Nichtwohngebäude und Gewerbeimmobilien verhindert das GEIG Überregulierung und wahrt Investitionsspielräume.

Flexibilisierungen für den Aufbau von öffentlichen Ladepunkten

- Flexibilisierungen zugunsten von Schnellladern sind in einzelnen Fällen sinnvoll, etwa an **Stellplätzen mit geringer Standzeit wie im Einzelhandel**.
- Allerdings drohen **zu weiche Vorgaben die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur einzuschränken**. So könnte ein einzelner Schnellladepunkt mit hoher Ladeleistung zehn oder gar mehr als 20 Normallader „ersetzen“, **sodass in der Praxis weniger E-Autos laden könnten**.

- **Angesichts des wachsenden Bedarfs werden die Möglichkeiten zur Flexibilisierung im Referentenentwurf richtigerweise auf öffentliche Stellplätze begrenzt, sollten aber eine Übererfüllung der EU-Mindestvorgaben der EPBD voraussetzen.**
- An Stellplätzen mit **langen Standzeiten – am Arbeitsplatz und in Wohngebieten – braucht es hingegen verlässliche Mindestmengen** an Ladepunkten; diese Orte sind zentral für alle ohne eigenen Stellplatz und bieten zudem hohes Potenzial für netzdienliche Flexibilität.

Nichtwohngebäude

- Es erfolgt eine **1:1-Umsetzung der EPBD-Mindestvorgabe**, sodass keine frühere Frist und keine höhere Quote eingeführt werden.
- **In bestehenden Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen (§ 10) ist die alternative Erbringungsoption für öffentlich zugängliche Stellplätze mit 2,2 kW sehr niedrig.** Der Entwurf sieht bei einem Gebäude mit 100 Stellplätzen lediglich eine Regelung vor, bei der z.B. nur zwei 150-kW-Ladepunkte installiert werden müssten – **ohne angedachte Erhöhung im weiteren Verlauf.** In der Gesetzesbegründung wird auf die Möglichkeit von Schnellladern verwiesen, aber **220 kW Ladeleistung bei 100 Stellplätzen ist bereits heute nicht ausreichend.**
 - o Derzeit steht außerhalb der Ladenöffnungszeiten Ladeinfrastruktur im Einzelhandel oft nicht zur Verfügung. **Hier sollte die Nutzung der Ladeplätze außerhalb der Ladenöffnungszeiten ermöglicht werden.**
 - o Auch der öffentlichen Hand und den Kommunen kommt eine zentrale Vorbildrolle zu. Die Vorgaben für Gebäude in behördlichem Eigentum sollten - anders als vorgesehen - den Vorgaben für andere bestehende Nichtwohngebäude bei größerer Renovierung entsprechen.

Keine Regelungen für Wohnbestandsgebäude (außer im Neubau/bei umfassender Renovierung)

- Regelungen für den **Wohnungsbestand, der sich nicht im Neubau befindet oder umfassender Renovierung unterzogen wird, fehlen gänzlich. Der größte strukturelle Engpass – Laden im Bestand – bleibt regulatorisch ungelöst.** Nutzerorientierung wird dem Eigentümerinteresse untergeordnet.
- Hier schlagen wir ≥ 1 Ladepunkt in den kommenden Jahren und bei 10 Stellplätzen $\geq 10\%$ Ladepunkte vor.

Wohngebäude (Neubau oder umfassend renoviert)

- Vorschläge zur Infrastruktur-Vorrüstung gehen in die richtige Richtung, die Ladepunktdichte bleibt aber deutlich unter den industriepolitischen Erfordernissen. Die Notwendigkeit der sofortigen Voll-Vorverkabelung jeden Stellplatzes und $\geq 20\%$ Ladepunkte wird nur unzureichend umgesetzt.

- Es muss vermehrt **auf Vorverkabelung statt Leitungsinfrastruktur** gesetzt werden. Das Verlegen von Kabeln bereits beim Bau vereinfacht den späteren Anschluss von Ladepunkten und ist damit auch langfristig kosteneffizienter. Ladepunkte und Vorverkabelung sollten bidirektionales Laden ermöglichen, da eine breite Marktdurchdringung bidirektionaler Ladepunkte die Kosten des Gesamtstromsystems massiv senken.

Ohne Monitoring fehlen Nachsteuerung und Bedarfslogik

- Gemäß § 63 EnWG Abs. 4 ist die Bundesnetzagentur seit 1. Juli 2024 verpflichtet, vierteljährlich eine Bestandsaufnahme von privaten Ladepunkten durchzuführen. Bislang wurden diese Daten nicht **veröffentlicht**.¹ **Damit fehlt eine systematische Datengrundlage für Planer und Umsetzer.**
- Genauso wichtig ist eine klare Regelung, **wie aus Vorrüstung später tatsächlich weitere Ladepunkte entstehen**. Aktuell fehlt ein verbindlicher Mechanismus. Unser Ansatz ist ein datenbasierter Ausbaupfad, der den künftigen Fahrzeughochlauf antizipiert und schrittweise höhere Ausstattungsziele vorsieht. Dafür ist im ersten Schritt die Veröffentlichung der Anzahl an privaten Ladepunkten nötig.
- Eine **Bedarfslogik** wäre wünschenswert: Mit fortschreitendem E-Fahrzeug-Hochlauf werden auch höhere Anforderungen an Ladepunkten an Gebäuden erforderlich sein.

Integration intelligenter Ladeanforderungen (§ 2 und § 5)

- Neue Ladepunkte müssen intelligentes Laden ermöglichen. Damit wird frühzeitig **Netzdienlichkeit** adressiert. Das begrüßen wir, denn das Förderprogramm für Ladepunkte an Mehrfamilienhäusern zeigt die **Komplexität präziser technischer Vorgaben**.
- Für die Automobilindustrie sind die genannten Anforderungen an intelligentes Laden zentral, da Fahrzeug-Ladefähigkeit, Smart Charging und perspektivisch bidirektionales Laden Hand in Hand gehen müssen. Hier sind **intelligente Stromzähler (Smart Meter) unerlässlich**.
- Auf der anderen Seite ignorieren die GEIG-Pflichten regional stark unterschiedliche **Netzkapazitäten** Deshalb muss eine netzdienliche Umsetzung klaren Vorrang haben. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur sollte immer so geplant werden, dass das eingesetzte **Lastmanagement-System skalierfähig** ist und

¹ § 63 EnWG Abs. 4: „Die Bundesnetzagentur stellt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr erstmals zum 1. Juli 2024 und dann vierteljährlich aggregierte Daten, getrennt nach Ladeleistung von höchstens 22 Kilowatt und mehr als 22 Kilowatt, über die aktuelle Anzahl und die aktuelle kumulierte Ladeleistung nicht öffentlich zugänglicher Ladepunkte aller Netzanschlusssebenen sowie deren jeweilige räumliche Verteilung nach Postleitzahl und Ort zur Verfügung.“

auch den späteren Ausbau abdeckt. Ist das nicht von Anfang an gegeben, entstehen beim späteren Ausbau sehr hohe Zusatzkosten durch Systemwechsel, Neuplanung oder Netzbauten, die mit vorausschauender Planung vermeidbar wären.

Kontakt

Dr. Marcus Bollig

Geschäftsführer Produkt und Wertschöpfung

marcus.bollig@vda.de

Michael Bauer

Abteilungsleiter Fahrzeugtechnologien & Eco-Systeme

michael.bauer@vda.de

Gerrit Riemer

Fachgebietsleiter Antriebe der Zukunft & Elektromobilität

gerrit.riemer@vda.de

Dr. Stefanie Wolff

Referentin Ladeinfrastruktur

stefanie.wolff@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering.

Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 730.000 Menschen (2025) sind direkt in der Automobilindustrie in Deutschland beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Stand Mai 2026