



Clearingstelle Mittelstand des
Landes NRW bei IHK NRW



Stellungnahme

der Clearingstelle Mittelstand zum

**Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten
Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität
(Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG)**

**für das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und
Energie Landes Nordrhein-Westfalen**

Düsseldorf, 5. März 2020

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	3
1.1.	Ausgangslage.....	3
1.2.	Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität	3
1.3.	Vorgehen der Clearingstelle Mittelstand	4
2.	Stellungnahmen der Beteiligten.....	5
2.1.	Grundsätzliche Positionen der Beteiligten	5
2.2.	Relevante Aspekte	7
3.	Votum.....	11

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Der Gesetzesentwurf zielt darauf ab, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen. Das Gesetz setzt Artikel 8 Absatz 2 bis 6 der Richtlinie (EU) 2018/844 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz in nationales Recht um.

Zur Erreichung der Ziele der Gebäuderichtlinie setzt das Gesetz bei Wohn- und Nichtwohngebäuden mit größeren Parkplätzen an. Damit sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, die Möglichkeiten für das Laden von Elektrofahrzeugen zu Hause, am Arbeitsplatz und bei der Erledigung alltäglicher Besorgungen zu verbessern – zum einen durch die Schaffung einer vorbereiteten Leitungsinfrastruktur, zum anderen durch die Bereitstellung von Ladepunkten.

Der Gesetzesentwurf soll die vorgegebenen Ziele der Gebäuderichtlinie sowie die Interessen der Gebäudeeigentümer und Mieter gleichermaßen berücksichtigen. Ein Ausgleich soll dadurch erreicht werden, dass die Vorgaben der Gebäuderichtlinie eins-zu-eins in nationales Recht umgesetzt werden. Damit sollen die Ziele der Gebäuderichtlinie erreicht, gleichzeitig die Gebäudeeigentümer, als Adressaten des Gesetzes, nicht übermäßig belastet werden. Für die weitere Verbreitung von Elektromobilität soll der Ausbau bedarfsorientiert erfolgen und die Möglichkeit finanzieller Förderung verbleiben.

Hintergrund ist, dass Elektrofahrzeuge einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors leisten können und ihre Zahl auf den Straßen in den nächsten Jahren deutlich ansteigen wird. Ziel der Bundesregierung ist ausweislich des Klimaschutzprogramms 2030, dass in Deutschland bis 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein sollen. Als Hindernis für den flächendeckenden Einsatz von Elektrofahrzeugen wird unter anderem das Fehlen einer ausreichenden Ladeinfrastruktur benannt. Ein wirksames Mittel, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen in naher Zukunft zu fördern, ist daher, den Zugang zu Ladepunkten für die Nutzer von Elektrofahrzeugen sicherzustellen.

1.2. Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität

Der Clearingstelle Mittelstand liegt der Referentenentwurf (Bearbeitungsstand 30.01.2020) eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität vor. Der Entwurf zielt auf die Schaffung der Voraussetzungen zur Beschleunigung des Ausbaus der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich.

Die wesentlichen Kernregelungen betreffen:

- Bei einem zu errichtenden Wohngebäude bzw. bei einer größeren Renovierung eines Wohngebäudes, das über mehr als zehn Stellplätze verfügt, sind künftig alle Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten.

- Bei Neubau bzw. größerer Renovierung eines Nichtwohngebäudes, welches mehr als zehn Stellplätze hat, ist jeder fünfte Stellplatz mit der Ladungsinfrastruktur auszustatten. Zusätzlich ist mindestens ein Ladepunkt zu errichten.
- Bis zum 1. Januar 2025 ist jedes Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen mit mindestens einem Ladepunkt auszustatten.
- Auf Gebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und von ihnen genutzt werden, findet das Gesetz keine Anwendung.
- Sofern die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur in bestehenden Gebäuden 7 Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten, sind die Vorgaben des Gesetzes für Bestandsgebäude nicht zu erfüllen.
- Öffentliche Gebäude, die gemäß der Umsetzung der AFID bereits vergleichbaren Anforderungen unterliegen, sind von den Regelungen für zu errichtende Gebäude und Bestandsgebäude ausgenommen.
- Schaffung neuer bußgeldbewerter Ordnungswidrigkeitstatbestände, um Verstöße gegen das Gesetz wirksam sanktionieren zu können.

1.3. Vorgehen der Clearingstelle Mittelstand

Das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen ist mit Schreiben vom 14. Februar 2020 an die Clearingstelle Mittelstand mit der Bitte herangetreten, den Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität im Wege eines beratenden Clearingverfahrens (§ 6 Abs. 5 MFG NRW) auf seine Mittelstandsverträglichkeit zu überprüfen und eine gutachterliche Stellungnahme zu erarbeiten. Im Zuge der Beauftragung wurde die Clearingstelle Mittelstand gebeten, insbesondere folgende Aspekte in den Blick zu nehmen:

- Ausnahmeregelung KMU - insbesondere ob die Ausnahme auch für mittlere Unternehmen notwendig ist,
- Kosten der Maßnahmen,
- Umsetzung/Erfüllungserklärung.

Die Clearingstelle Mittelstand hat die nach dem Mittelstandsförderungsgesetz an Clearingverfahren beteiligten Institutionen über den Überprüfungsauftrag informiert.

Die beteiligten Organisationen sind:

- IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen
- Handwerk.NRW (Nordrhein-Westfälischer Handwerkstag)
- Westdeutscher Handwerkskammertag (WHKT)
- unternehmer nrw – Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V.
- Verband Freier Berufe im Lande Nordrhein-Westfalen e.V. (VFB NW)
- Städtetag Nordrhein-Westfalen
- Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
- Landkreistag Nordrhein-Westfalen
- Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Nordrhein-Westfalen (DGB NRW)

Mit Schreiben vom 17. Februar 2020 wurden alle Beteiligten um eine Stellungnahme zu dem o.g. Gesetzesentwurf gebeten.

Folgende Stellungnahmen liegen der Clearingstelle Mittelstand vor:

- IHK NRW
- unternehmer nrw
- Gemeinsame Stellungnahme von Handwerk.NRW und WHKT

Die Clearingstelle Mittelstand hat die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet und gebündelt. Auf dieser Basis hat sie für das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie NRW eine Beratungsvorlage mit einem Gesamtvotum zu dem vorliegenden Gesetzesentwurf erstellt.

2. Stellungnahmen der Beteiligten

2.1. Grundsätzliche Positionen der Beteiligten

IHK NRW, unternehmer nrw und die nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen begrüßen die Zielsetzung des Gesetzes, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen, und ebenso die KMU Ausnahme vom Anwendungsbereich.

unternehmer nrw und IHK NRW befürworten und unterstützen, dass die Bundesregierung mit dem Entwurf zum Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) eine 1:1-Umsetzung der EU-Richtlinie plant und Gebäudeeigentümern keine darüber hinaus gehenden Verpflichtungen auferlegen will.

Im Besonderen befürwortet IHK NRW die Wahrnehmung der Nichtanwendung für KMU. Denn: Die gewerbliche Wirtschaft habe eigentlich nicht die Rolle eines Bereitstellers von Tank- und Ladeinfrastruktur. Mit der gewählten Umsetzung würden Kostenbegrenzung und Handhabbarkeit in der Umsetzung hohe Priorität eingeräumt. In dem Zusammenhang befürwortet IHK NRW auch die bundesweit einheitliche Regelung. Bei einer Umsetzung durch die Länder oder gar die Kommunen würde ein bürokratischer Flickenteppich erwachsen, der die Unternehmen unnötig belastet. Die technische Offenheit in der Definition der Ladepunkte (anders als bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten) unterstützt IHK NRW ebenfalls.

IHK NRW empfiehlt zudem, dass die Bundesregierung das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz mit einem weiteren Förderprogramm für private Ladepunkte flankiert, dass die Erweiterung des Förderprogramms für öffentlich zugängliche Ladepunkte auf teilöffentliche Ladesäulen ergänzt. Dieses sollte es Unternehmen ermöglichen, im Vorfeld der Auslösetatbestände mit finanzieller Unterstützung Investitionen in die private Ladeinfrastruktur vorzunehmen.

IHK NRW legt dar, dass die Energiewende und die Klimaschutzpolitik zu einer Vielfalt neuer alternativer Antriebe im Verkehrsbereich führt. Dazu gehöre eine wesentliche Marktdurchdringung mit Elektrofahrzeugen. Daher sei es notwendig, eine flächendeckende Ladeinfrastruktur in Deutschland aufzubauen. Da in aller Regel weniger im öffentlichen Raum, sondern häufiger in Wohnimmobilien oder am Arbeitsplatz geladen wird, sollte der Ausbau von Ladeinfrastruktur bzw. ihrer baulichen Vorbereitung auch politisch unterstützt werden.

Diesen Ansatz teile die deutsche Wirtschaft grundsätzlich, empfehle aber in der Wahl der Mittel auf positive Anreize, anstatt auf Ordnungsrecht, zu setzen um einen selbsttragenden Markt zu entwickeln.

Im Gesetzgebungsprozess zur EU-Gebäuderichtlinie hat IHK NRW entsprechend die Verpflichtung von Eigentümern von Nichtwohngebäuden zur Vorverkabelung und der Ladesäulenerrichtung generell und die Pflicht zur Vorverkabelung in größeren Wohngebäuden des Bestandes abgelehnt. Dieser Schlussfolgerung habe zugrunde gelegen, dass Bestimmungen wie die Ladepunkt-Pflicht bestimmte Technologien bevorzugen; diese Bestimmung vom Prinzip der Freiwilligkeit bei Politikmaßnahmen im Gebäudebestand abweicht; eine pauschale Pflicht keinen bedarfsgerechten Aufbau der Ladeinfrastruktur hervorbringt und die Aufgabe des Marktes, Ladepunkte bereitzustellen per Ordnungsrecht auf andere Akteure abgewälzt wird.

Aus Sicht von unternehmer nrw ist die Zielsetzung des GEIG, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen, ebenso zu begrüßen wie die gewählte Art der Umsetzung. Hiermit solle, so der Unternehmerverband, ein Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors geleistet werden. Nach der Entwurfsbegründung zum Gesetzestext kann die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf Parkplätzen von Wohn- und Nichtwohngebäuden einen wichtigen Beitrag leisten, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu fördern. unternehmer nrw stellt heraus, dass diese Vorgaben i.E. Art. 8, Abs. 2 - 6 der RL 2018/844 umsetzen. Hierbei erfolge die Umsetzung zwar nicht wortgleich, aber ihrem materiellen Regelungsgehalt nach 1:1. Das gelte insbesondere für die vorgesehenen Schwellenwerte. Aus Sicht des Unternehmerverbandes ist diese Vorgehensweise begrüßenswert.

Die nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen sehen den Ausbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge positiv, sofern dieser kosteneffizient und intelligent erfolgt. Einzurichtende Ladepunkte sollten auf Preis- und Lastsignale hin reagieren können. Hierfür seien über die intelligenten Ladesäulen hinaus ein weiterer Ausbau der unteren Verteilnetzebene zu einem Smart-Grid und der Aufbau eines intelligenten Energiemarktes erforderlich. Zudem müsse gewährleistet werden, dass die Datenberechtigten darüber entscheiden können, welche potenziellen Marktpartner ggf. Zugang zu Ladesäulendaten haben sollen, um entsprechende Dienstleistungsangebote zu entwickeln und bereitzustellen. Orientierungspunkt hierfür könnten die Datenzugangsregulierungen im Messstellenbetriebsgesetz sein.

Mit Blick darauf, den Wandel der traditionell starken Automobilindustrie und der anhängenden Gewerke mit erfolgreichem Ausgang zu beschreiten, muss aus Sicht der Handwerksorganisationen auch die Ladeinfrastruktur zukunftsorientiert ausgebaut werden. Vor diesem Hintergrund wird in der eigenen Stellungnahme des Fachverbandes der Elektro- und Informationstechnischen Handwerke angeregt, als nationaler Gesetzgeber über die europäisch gesetzten Rahmenbedingungen der Richtlinie hinauszugehen und im Ergebnis höhere Anforderungen zu stellen.

Betroffenheit der Wirtschaft

IHK NRW führt aus, dass Unternehmen mehr als 2 Mio. Nichtwohngebäude in Deutschland nutzen und besitzen. Ein Großteil des Bestandes an Wohnungen befinde sich im Besitz von Unternehmen. Veränderungen am Gebäudeenergierecht hätten damit Auswirkungen auf die Rolle von Unternehmen als Investoren, aber auch als Nutzer von Gebäuden. Neue ord-

nungsrechtliche Anforderungen seien damit unmittelbar mit Mehrkosten verknüpft und beeinflussten Investitionsentscheidungen. Grundsätzlich seien von der Verpflichtung potenziell alle Unternehmen betroffen, entweder als Eigentümer oder als Mieter in Gebäuden, die der Verpflichtung unterliegen. Die Einschränkung auf Gebäude mit einer Mindestanzahl von Parkplätzen sowie die Entscheidung zur Beschränkung des Anwendungsbereichs auf Nicht-KMU begrenze den Kreis der betroffenen Unternehmen auf Teile der Wohnungswirtschaft sowie die rund 21.000 Nicht-KMU der gewerblichen Wirtschaft. Der jährliche Erfüllungsaufwand belaufe sich laut Referentenentwurf auf 31 Mio. Euro jährlich sowie auf den einmaligen bedingungslosen Einbauaufwand bis 2025 in Höhe von 622 Mio. Euro. Durch erhöhte Kosten bei der Leistungskomponente von Netzentgelten führe die Verpflichtung zu einer dauernden Mehrbelastung der Unternehmen.

2.2. Relevante Aspekte

§ 1 Anwendungsbereich

IHK NRW unterstützt im Sinne einer mittelstandsfreundlichen Wirtschaftspolitik voll und ganz die Nicht-Anwendung auf KMU, wie von der EU-Richtlinie ermöglicht. Damit würden der deutschen Wirtschaft nicht nur Kosten in Milliardenhöhe erspart, sondern auch bürokratischer Aufwand gemindert. IHK NRW möchte lediglich darauf hinweisen, dass ihrem Verständnis nach in der EU-Richtlinie die KMU- Ausnahme entgegen Absatz 2 nur für Nichtwohngebäude möglich ist.

Die nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen begrüßen die KMU-Ausnahme des § 1 GEIG.

unternehmer nrw spricht sich für einen Gleichlauf bei „kleinen“ und „mittleren“ Unternehmen i.S.d. europäischen Definition aus. Der Unternehmerverband konstatiert, dass der Entwurfstext im Anwendungsbereich eine ausdrückliche Ausnahme für alle KMU laut EU-Recht vorsieht. Nach § 1 Abs. 2 GEIG-E ist „das Gesetz [...] nicht anzuwenden auf Gebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von diesen selbst genutzt werden.“ Das nimmt eine Öffnungsklausel aus Art. 8 Abs. 4 der RL 2018/844 auf. Tendenziell erachtet unternehmer nrw eine Unterscheidung zwischen „kleinen“ und „mittleren“ Unternehmen als nicht angezeigt, damit die Belastungen bei KMU insgesamt zuverlässig ausgeschlossen und etwaige Abgrenzungsfragen im Vollzug direkt vermieden werden.

§ 2 Begriffsbestimmungen

unternehmer nrw begrüßt, dass auch die wesentlichen Definitionen im GEIG-E aus dem europäischen Recht übernommen werden. Wann genau beispielsweise eine "größere Renovierung" vorliegen soll, wird in den zentralen Begriffsbestimmungen definiert. Die Definition in § 2 Nr. 5 GEIG-E knüpft dabei wörtlich an die entsprechende Definition aus der Gesamtenergieeffizienz-RL an. Diesen regulatorischen Gleichlauf bewertet unternehmer nrw als positiv.

Für die nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen ist es erfreulich, dass die wesentlichen Begriffe des Gesetzes eindeutig in § 2 GEIG bestimmt wurden. Sie führen aus, dass

§ 2 Nr. 5 GEIG den Begriff der „größeren Renovierungen“ definiert, die Voraussetzung für eine Nachrüstpflicht in Bestandsgebäuden sind.

Mit Blick auf die beiden Vorgaben nach Artikel 2 Nr. 10 der Gebäuderichtlinie 2010/31/EU wird angeregt zu prüfen, ob die Option

- a) die Gesamtkosten der Renovierung der Gebäudehülle oder der gebäudetechnischen Systeme 25 % des Gebäudewerts — den Wert des Grundstücks, auf dem das Gebäude errichtet wurde, nicht mitgerechnet — übersteigen

bezogen auf die Elektromobilitätsinfrastruktur sinnvoller ist.

Zudem sei anzumerken, dass die Regelung nicht jeden Fall sinnvoll definiere. Ergänzt werden sollte aus Sicht der nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen der Auslösetatbestand insbesondere um solche Situationen, in denen ein Gebäude auf ein elektrisches Heizsystem umgestellt wird. Hierbei sind umfassende Maßnahmen an der Gebäudeelektrik vorzunehmen, bei denen sinnvollerweise eine Leerrohrverkabelung oder zumindest ein im Zählerkasten vorgesehener Platz für einen Stromzähler, der später für einen Ladepunkt nachgerüstet werden kann, vorgesehen werden sollten.

§ 4 Leitungsinfrastruktur

IHK NRW führt aus, dass die Definition die Anforderungen an die Vorverkabelung beschreibt, empfiehlt indes, dass die Verpflichtung jedoch beim Zählpunkt/Technikzentrale bzw. an der Gebäudegrenze endet. Nur hierauf beziehe sich auch das Gebäudeenergiegesetz. Die Ausdehnung der Verpflichtung über den Zählpunkt hinaus bis zum Netzverknüpfungspunkt gehe über die Schaffung baulicher Voraussetzung am Gebäude hinaus. Die Erhöhung der Anschlussleistung aus dem Ordnungsrecht heraus könne nicht dem Eigentümer zur Last gelegt werden. Denn in der Tat könne es dazu kommen, dass in der Straße liegende Kapazitäten nicht ausreichen, sondern Kabel bis zum Trafo gelegt werden müssten oder dieser sogar in seiner Kapazität erhöht werden müsse (den Netzverknüpfungspunkt bestimme weitgehend der Netzbetreiber). Dies könne zu sehr hohen Zusatzkosten für die Unternehmen führen.

Gleichzeitig sollte klargestellt werden, dass selbst bei einer Verlegung bis zum Netzverknüpfungspunkt nicht sofort die Pflicht zur Erhöhung der Anschlussleistung und der entsprechend höheren dauerhaften Netzentgelte verbunden sei, auch wenn Leerrohre bis zum Netzverknüpfungspunkt gelegt werden.

IHK NRW äußert weiter, dass die Vorverkabelung so ausgeführt werden sollen dürfte, dass bei einer späteren Entscheidung für die Einrichtung eines Ladepunktes keine zusätzlichen baulichen Maßnahmen erforderlich sind. Bspw. könnten in einer Tiefgarage später Leitungen abschnittsweise auch auf Putz verlegt werden. Das Freihalten von Platz in Kabelschächten oder an Wänden wäre aus Sicht von IHK NRW ausreichend, damit später Ladepunkte ohne bauliche Veränderungen installiert werden können.

§ 13 Unternehmererklärung

Die Aufnahme der Unternehmererklärung in § 13 GEIG ist aus Sicht der nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen eine Wertschätzung der Berater- und Konzeptionskompetenz des Handwerks, die sie anerkennen. Jedoch müsse das planende und ausführende Handwerk in der Zusammenarbeit mit den Eigentümern von Gebäuden in eine faire Verhandlungsposition gebracht werden. Es müsse sichergestellt werden, dass Eigentümer und Handwerk in gleichberechtigter Verantwortung im Sinne der Erfüllung der Vorgaben dieses

Gesetzes, gestellt werden. Insoweit bedarf es hier dahingehend einer Konkretisierung, dass nur der Betrieb eine Erklärung abgibt, der im Hinblick auf die Zielsetzung des Gesetzes auch die wesentlichen Umbaumaßnahmen in seinem Betrieb erbracht hat. Es wäre sehr förderlich und erstrebenswert, wenn als Anlage zum GEIG ein Musterformular als Unternehmererklärung beigelegt wird, das die erforderlichen Anforderungen des § 13 GEIG beinhaltet.

unternehmer nrw betont, dass sowohl bei der Unternehmererklärung als auch der Erfüllungserklärung ein sicherer Nachweis der Umsetzung für den Bauherrn hilfreich sei.

§ 15 Ausnahmen

Positiv ist aus Sicht von unternehmer nrw, dass die Vorgaben des Gesetzes für Bestandsgebäude dann nicht zu erfüllen sind, wenn die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur in bestehenden Gebäuden 7 Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten. Diese Vorgabe wirke begrenzend und wahre bei den Kosten eine Verhältnismäßigkeit.

Die nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen begrüßen die Ausnahmeregelung des § 15 (3) GEIG für isolierte Kleinstnetze, da solche Kleinstnetze bereits jetzt vorhanden sind und künftig, insbesondere im Kontext energetischer Stadtquartiere, an Bedeutung gewinnen werden. Sie verweisen hierbei auf die folgende Übersicht solcher bereits bestehenden Netze (<http://www.kommunal-erneuerbar.de/energie-kommunen/kommunalatlas.html>).

§ 16 Bußgeldvorschriften

unternehmer nrw moniert, dass durch das GEIG-E neue Ordnungswidrigkeitstatbestände geschaffen werden um Verstöße gegen das Gesetz wirksam sanktionieren zu können, welche bußgeldbewehrt sind. Neue Bußgeldtatbestände sieht unternehmer nrw im Grundsatz kritisch.

Weitere Anmerkungen

IHK NRW spricht sich für folgende weitere Empfehlungen aus:

- Lokale Regelungen zur sogenannten Stellplatzablöse sollten vom Gesetz unberührt, d. h. weiterhin möglich bleiben.
- Die Bundesregierung sollte dringend darauf hinarbeiten, dass auch ohne Lastmanagement in technischen Regelwerken für Ladepunkte kein Gleichzeitigkeitsfaktor von 1 (alle laden gleichzeitig) mehr angenommen wird, sondern dieser reduziert wird. Dies kann in Verbindung mit Lastmanagement (Reform §14a, EnWG) die Überdimensionierung künftiger Netzanschlüsse verhindern und die Kosten erheblich reduzieren.
- In 2021 sollte zudem wie im Masterplan Ladeinfrastruktur in Aussicht gestellt, die Zustimmungspflicht von Netzbetreibern nach § 19 (2) Netzanschlussverordnung beim Aufbau privater Ladeinfrastruktur zur Disposition gestellt werden - auch um Artikel 8 (Abs. 7) EPBD gerecht zu werden. Darüber hinaus möchte IHK NRW darauf hinweisen, dass die Netzanschlusskapazität bei bestehenden Wohn- und Nichtwohngebäuden häufig nicht für eine größere Anzahl von E-Fahrzeugen ausgelegt

ist. Unter Umständen ist im Ortsnetz eine teure Kapazitätserweiterung damit verbunden. Daher sei es besonders wichtig, dass die Baukostenzuschüsse für die etwaige Erweiterung der Netzanschlussleistung in den Gebäuden pauschal gedeckelt werden (ebenfalls Netzanschlussverordnung). Die Netzerweiterungskosten sind entsprechend hauptsächlich von der Allgemeinheit der Netznutzer über die Netzentgelte zu tragen, da die Anschlüsse für die Ladepunkte auf einer ordnungsrechtlichen Verpflichtung beruhen.

- Ein in der Abstimmung mit den IHKs häufig genanntes Thema in Bezug auf die Kostenwirkung sei der Brandschutz. Dies gelte sowohl beim Neubau wie auch beim Gebäudebestand. Daher empfiehlt IHK NRW den Vorrang des Brandschutzes bzw. anderer baurechtlicher Belange im Gesetz noch einmal ausdrücklich zu erwähnen. Einerseits müssten diese möglicherweise neuen Anforderungen und deren Kostenwirkung in Betracht gezogen werden, andererseits sollten bspw. etwaige Garagenverordnungen aus diesen Gründen aber möglichst auch keine Beschränkungen für Ladepunkte vorsehen können.
- Wenn es zur Umsetzung der Ladesäulenpflicht im Bestand kommt, sollte zumindest auf steuerlicher Seite eine Möglichkeit bestehen, die Abschreibung für die Installation/Vorbereitung im Jahr der Anschaffung zu 100% abschreiben zu können. Unternehmer NRW schlägt vor, für Neubauten verpflichtend ein vorbereitendes (Leer-) Rohr vorzusehen. Im Zuge eines Gebäudeneubaus würde eine derartige Maßnahme finanziell und technisch nicht gravierend ins Gewicht fallen. Demgegenüber wäre eine Nachrüstung sowohl in Planung als auch Umsetzung aufwendiger und daher teurer. Dieser Zeit- und Kostenaufwand würde sich bei einer progressiveren politischen Herangehensweise zumindest verringern lassen.

3. Votum

Die Clearingstelle Mittelstand hat den Entwurf eines Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG) einem Clearingverfahren mit Blick auf die Belange des Mittelstands unterzogen.

Die Zielsetzung des Gesetzesentwurfs, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen und damit einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu leisten, begrüßt sie grundsätzlich.

Insbesondere befürwortet sie die eins-zu-eins-Umsetzung der Vorgaben der EU-Gebäude-richtlinie in nationales Recht, mit der die Ziele der Richtlinie erreicht und gleichzeitig die Gebäudeeigentümer als Adressaten des Gesetzes nicht zu stark belastet werden sollen.

Des Weiteren begrüßt die Clearingstelle Mittelstand die Nichtanwendung des Gesetzes auf Gebäude, die sich im Eigentum von kleinen und mittleren Unternehmen befinden und überwiegend von ihnen genutzt werden. Gerade KMU sind aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Kapazitäten zur Gewährleistung ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf gesetzliche Rahmenbedingungen angewiesen, die ihnen keine unverhältnismäßigen Kosten und bürokratischen Belastungen auferlegen.

Zudem bewertet sie positiv, dass die Vorgaben des Gesetzes für Bestandsgebäude nicht zu erfüllen sind, wenn die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur in bestehenden Gebäuden sieben Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung des Gebäudes überschreiten, da dadurch eine die Verhältnismäßigkeit der Kosten wahrende Wirkung erzielt werden kann.

Hinsichtlich anderer im vorliegenden Gesetzesentwurf enthaltener Änderungen hält sie hingegen eine weitergehende Ausgestaltung für empfehlenswert. Zur Vermeidung unverhältnismäßiger Belastungen des Mittelstands plädiert sie daher dafür:

- In § 4 sicherzustellen, dass die Verpflichtung der Gebäudeeigentümer beim Zählpunkt/Technikzentrale bzw. an der Gebäudegrenze endet und von einer Ausdehnung bis zum Netzverknüpfungspunkt abzusehen. Bei einer Verlegung bis zum Netzverknüpfungspunkt sollte gleichzeitig festgelegt werden, dass damit nicht sofort die Pflicht zur Erhöhung der Anschlussleistung und der entsprechend höheren dauerhaften Netzentgelte verbunden ist.
- § 13 dahingehend zu konkretisieren, dass nur der Betrieb eine Erklärung abgibt, der im Hinblick auf die Zielsetzung des Gesetzes auch die wesentlichen Umbaumaßnahmen in seinem Betrieb erbracht hat.
- Als Anlage zum Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz ein Musterformular als Unternehmererklärung beizufügen, das die Anforderungen an § 13 beinhaltet.
- Im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge das Förderprogramm für öffentlich zugängliche Ladepunkte auf teil-öffentliche Ladesäulen auszuweiten.