

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dr. Martin Neumann, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Müller, Hagen Reinhold, Bernd Reuther, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomaе, Manfred Todtenhausen, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
– Drucksachen 19/18962, 19/26587–**

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

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Elektromobilität ist ein Baustein zur CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich. Die entstehenden CO₂-Emissionen sollten dem Verkehrs- und nicht dem Gebäudesektor zugeordnet werden. Die Hauptaufgabe ist der Aufbau einer entsprechenden nachhaltigen Infrastruktur, wie beim Markthochlauf neuerer Technologien üblich. Die Besonderheit von Elektromobilität führt im Gegensatz zu klassischen Verbrennern zu einem veränderten Nutzerverhalten. Elektrofahrzeuge werden somit voraussichtlich gehäuft an Orten aufgeladen, an denen sich der Fahrer nicht nur für eine kurze Zeit aufhält, wie z. B. Zuhause, am Arbeitsplatz oder beim Einkauf. Unter diesen Umständen erscheint es sinnvoll, Lademöglichkeiten mit der Infrastruktur von Gebäuden zu verknüpfen. Die EU-Richtlinie 2018/844 setzt hierbei entsprechende Anforderungen fest, die in nationales Recht umgesetzt werden müssen.

Ein wichtiger Aspekt ist hierbei der Auslösetatbestand einer „größeren Renovierung“ zur Errichtung der Leitungsinfrastruktur bei Bestandsgebäuden. Die EU-Richtlinie zur Gesamteffizienz von Gebäuden (2010/31/EU) gibt in Artikel 2 Nummer 10 zwei Optionen vor. Zum einen den Weg über einen kostenbasierten Ansatz, welcher ab 25 % der Gesamtkosten der Renovierung in Relation zum Gebäudewert greift. Bei der im vorliegenden Gesetzentwurf gewählten Option wird lediglich die Oberfläche der Gebäudehülle in Betracht gezogen. Trotz einer Ausnahmeklausel in § 13 Absatz 1, die vor einer übermäßigen Kostenbelastung im Zuge der neuen Vorschriften schützt, sollte der Auslösetatbestand der „größeren Renovierung“ rein kostenbasiert angelegt sein.

Der vorliegende Gesetzentwurf setzt das europäische Recht nicht eins zu eins um. Für den Aufbau von Leitungsinfrastruktur eines Stellplatzes sieht die EU-Richtlinie lediglich Schutzrohre für Elektrokabel vor. Im Gesetzentwurf wird als Leitungsinfrastruktur jedoch die „Gesamtheit aller Leitungsführungen zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen in Gebäuden oder im räumlichen Zusammenhang von Gebäuden vom Stellplatz über den Zählpunkt eines Anschlussnutzers bis zu den Schutzelementen“ bezeichnet. Dies geht weit über die Mindestanforderungen der EU-Richtlinie hinaus. Ausreichend wäre, in den Bereichen, die zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr zugänglich sind, Installationsrohre vorzusehen. Auch kann eine Datenanbindung an ein Backendsystem über SIM-Karten erfolgen. Die Kosten würden somit für die Fälle gesenkt, bei denen die Leitungsinfrastruktur am Ende nicht genutzt würde. Der Eigentümer sollte im Einzelfall selbst entscheiden können, ob er spätere Mehrkosten durch Nachrüstung in Kauf nehmen will oder nicht.

Der Begriff „Ladepunkt“ sollte durch eine technologieoffene Definition ersetzt werden. Mit der vorliegenden Formulierung „an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann“ werden innovative Ansätze, wie z. B. Doppel-Ladestationen ausgebremst bzw. nicht ausdrücklich erlaubt. Hier ist eine Klarstellung für stärkere Rechtssicherheit nötig.

Es fehlen gesetzliche Impulse zur Planung und Integration eines intelligenten Lastmanagements. Nichtsdestotrotz sollte die Nutzung von Flexibilitäten im Strombereich bei einem erhöhten Anteil an Elektrofahrzeugen zügig ausgestaltet werden. Die Regelungen in § 14a EnWG sollten demnach zeitnah und in Einklang mit den Anforderungen in diesem Gesetz erfolgen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen geänderten Gesetzentwurf vorzulegen, der lediglich die Mindestanforderungen der EU-Richtlinie 2018/844 umsetzt, um die Belastung für Bürger und Wirtschaft zu minimieren;
2. eine technologieoffene Ausgestaltung der Regelungen, um Innovationen, auch im Bereich Digitalisierung, anzureizen;
3. sicherzustellen, dass entstehende CO₂-Emissionen durch das Gesetz dem Verkehrssektor und nicht fälschlich dem Gebäudesektor zugeordnet werden.

Berlin, den 9. Februar 2021

Christian Lindner und Fraktion