

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Marc Bernhard, Carolin Bachmann, Olaf Hilmer, Sebastian Münzenmaier, Volker Scheurell, Otto Strauß, Bastian Treuheit, René Bochmann, Dr. Paul Schmidt und der Fraktion der AfD

Anforderungen des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes an Gebäude des Bundes nach der Novelle 2026: Erfüllungsstand, Kosten und Förderung

Mit dem Gesetz vom 23. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 226) hat der Gesetzgeber das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 354) durch dessen Artikel 7 geändert und damit Artikel 14 der Richtlinie (EU) 2024/1275 (EU-Gebäuderichtlinie) umgesetzt. Die geänderten Vorschriften treten am 1. Januar 2027 in Kraft (Artikel 9 Absatz 2 des Gesetzes, BGBl. 2026 I Nr. 226, S. 59). Bis zum 31. Dezember 2026 gilt das GEIG 2021 mit den Stellplatzschwellen von mehr als fünf, sechs, zehn und zwanzig Stellplätzen (§§ 6, 7, 9 und 10 GEIG a. F.).

Die Novelle senkt die Schwellen und erhöht die Quoten. Bei zu errichtenden Nichtwohngebäuden greifen die Pflichten ab mehr als fünf Stellplätzen: mindestens 50 Prozent Vorverkabelung, die übrigen Leitungsinfrastruktur, je fünftem Stellplatz ein Ladepunkt (neuer § 7 GEIG). Für überwiegend für Verwaltungs-, Kommunikations- und Organisationsaufgaben genutzte Nichtwohngebäude gilt die verschärfte Quote von einem Ladepunkt je zweitem Stellplatz (§ 7 Absatz 1 Satz 2, § 9 GEIG). Das erfasst typische Behörden- und Verwaltungsgebäude des Bundes.

Für bestehende Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen ist ab dem 1. Januar 2027 ein Ladepunkt je zehntem Stellplatz zu errichten oder es sind 50 Prozent der Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur auszustatten (§ 10 Absatz 1 Satz 1 GEIG). Für Gebäude im Eigentum der öffentlichen Hand, die von einer Behörde genutzt werden, sind ab dem 1. Januar 2033 mindestens 50 Prozent der Stellplätze mit Vorverkabelung auszustatten (§ 10 Absatz 1 Satz 2 GEIG). Diese Sonderregel betrifft die Gebäude des Bundes unmittelbar. Gebäude im Eigentum des Bundes, die der Landes- und Bündnisverteidigung dienen, sind ausgenommen (§ 14 Absatz 4 GEIG).

Der Bund ist über die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) und die Ressorts einer der größten Gebäudeeigentümer des Landes. In welchem Umfang seine Liegenschaften die alten und neuen GEIG-Anforderungen erfüllen und welche Nachrüstplichten entstehen, liegt der Öffentlichkeit, soweit ersichtlich, nicht beziffert vor.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung legt seiner Kostenschätzung mittlere Kosten von 2 440 Euro je Ladepunkt zugrunde (Spanne 1 045 bis 5 200 Euro) sowie 400 Euro Vorverkabelung und 200 Euro Schutzrohr, mithin 600 Euro je Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur (Bundestagsdrucksache 21/6278, S. 83 f.).

Den Umstellungsaufwand nach dem neuen § 10 GEIG für rund 57 800 Nichtwohngebäude beziffert der Entwurf mit rund 141 Mio. Euro und ordnet ihn ausschließlich der Wirtschaft zu (ebd., S. 84). Für die Verwaltung weist er im Saldo eine jährliche Entlastung von rund 335 Mio. Euro aus (ebd., S. 5). Ob die Ansätze Netzanschluss, Netzverstärkung, das nach § 4 GEIG zu berücksichtigende Lademanagementsystem und die Pflicht zum intelligenten Laden nach § 5 GEIG abbilden, geht aus dem Entwurf nicht hervor.

Die Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) fördert Maßnahmen der öffentlichen Hand nur für Kommunen (ebd., S. 85). Eine Förderung des Bundes für die GEIG-Erfüllung an seinen eigenen Gebäuden ist nicht erkennbar. Die Fragesteller wollen Erfüllungsstand, Kosten, die Belastbarkeit der Kostensätze sowie Finanzierung und Förderung klären.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Gebäude befinden sich mit Stand 31. Dezember 2025 im Eigentum des Bundes beziehungsweise werden von Bundesbehörden genutzt, aufgeschlüsselt nach Nichtwohn- und Wohngebäuden, nach Ressort und nach BImA (bitte tabellarisch), und falls kein zentraler Bestand vorliegt, auf welcher Datengrundlage und mit welcher Schätzung beziffert die Bundesregierung die Gesamtzahl?
2. Über wie viele Stellplätze im Sinne des § 2 Nummer 14 GEIG verfügen diese Gebäude insgesamt (innerhalb und angrenzend), aufgeschlüsselt nach Gebäudeart, Ressort und BImA, und falls keine Erhebung vorliegt, wie schätzt die Bundesregierung die Gesamtzahl?
3. Wie viele der bundeseigenen beziehungsweise behördlich genutzten Nichtwohngebäude verfügen über mehr als fünf und wie viele über mehr als zwanzig Stellplätze (§ 7 bzw. § 10 GEIG), aufgeschlüsselt nach Ressort und BImA (bitte tabellarisch)?
4. Wie viele dieser Nichtwohngebäude werden überwiegend für Verwaltungs-, Kommunikations- und Organisationsaufgaben genutzt (§ 7 Absatz 1 Satz 2 GEIG) und unterliegen der Quote von einem Ladepunkt je zweitem Stellplatz?
5. Für wie viele Gebäude des Bundes greift die Ausnahme des § 14 Absatz 4 GEIG (Landes- und Bündnisverteidigung); bitte als Gesamtzahl und, soweit einer detaillierten Angabe Geheimschutzgründe entgegenstehen, unter Angabe der Rechtsgrundlage der Beschränkung?
6. Wie viele Ladepunkte im Sinne des GEIG bestehen mit Stand 31. Dezember 2025 an diesen Gebäuden, und wie viele Stellplätze sind mit Leitungsinfrastruktur ausgestattet, aufgeschlüsselt nach Ressort und BImA, und falls keine Erhebung vorliegt, wie schätzt die Bundesregierung diese Werte?
7. Wie viele der Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen erfüllen die bis 31. Dezember 2026 geltende Anforderung des § 10 GEIG a. F. (ein Ladepunkt nach dem 1. Januar 2025) und wie viele nicht, und falls hierzu keine Erhebung vorliegt, ob und bis wann eine Bestandsaufnahme vorgesehen ist?
8. Wie viele dieser Gebäude erfüllen bereits die ab 1. Januar 2027 geltende Anforderung des § 10 Absatz 1 Satz 1 GEIG (ein Ladepunkt je zehntem Stellplatz oder 50 Prozent Leitungsinfrastruktur), und falls hierzu keine Erhebung vorliegt, ob und bis wann eine Bestandsaufnahme vorgesehen ist?

9. Wie viele der Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen werden die Sonderanforderung des § 10 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 2 GEIG (ab 1. Januar 2033 mindestens 50 Prozent Vorverkabelung) noch nicht erfüllen und daher nachrüsten müssen?
10. Wie viele bundeseigene beziehungsweise behördlich genutzte Verwaltungsgebäude erfüllen bei Neubau oder größerer Renovierung bereits die Anforderung des § 7 bzw. § 9 GEIG (ein Ladepunkt je zweitem Stellplatz) und wie viele nicht, aufgeschlüsselt nach Ressort und BImA?
11. Wie viele dieser Nichtwohngebäude werden nach gegenwärtiger Planung 2027 bis 2033 neu errichtet oder einer größeren Renovierung im Sinne des § 2 Nummer 5 GEIG unterzogen und unterliegen damit den §§ 7 und 9 GEIG (bitte nach Jahren)?
12. Verfügt die Bundesregierung über einen Zeit- und Stufenplan zur Erfüllung der neuen GEIG-Anforderungen an ihren eigenen Gebäuden, und falls ja, welche Meilensteine und Fristen sind mit Blick auf den 1. Januar 2033 vorgesehen; falls nein, wie und bis wann will sie die fristgerechte Erfüllung sicherstellen?
13. Mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung für die GEIG-Erfüllung an ihren eigenen Gebäuden, und wie verteilen sich diese auf die Jahre 2027 bis 2033 (bitte tabellarisch)?
14. Welcher Anteil entfällt allein auf die durch die Novelle 2026 neu hinzugekommenen Anforderungen, aufgeschlüsselt nach Absenkung der Schwellen, Vorverkabelungsquote, Ladepunkt je zweitem Stellplatz bei Verwaltungsgebäuden und Sonderregel § 10 Absatz 1 Satz 2 GEIG?
15. Welche Kosten je Stellplatz, je Ladepunkt und je Vorverkabelung legt die Bundesregierung für ihre eigenen Gebäude zugrunde, und weichen diese von den Ansätzen des Gesetzentwurfs (2.440 Euro je Ladepunkt, 600 Euro je Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur) ab?
16. In welchem Umfang wurden die auf die Gebäude des Bundes entfallenden Kosten der GEIG-Novelle im Erfüllungsaufwand des Gesetzentwurfs beziffert, der den Umstellungsaufwand nach § 10 GEIG mit rund 141 Mio. Euro ausschließlich der Wirtschaft zuordnet (Bundestagsdrucksache 21/6278, S. 84)?
17. Ist der auf die öffentliche Hand entfallende Umstellungsaufwand nach § 10 GEIG (Frist 1. Januar 2033) in der für die Verwaltung ausgewiesenen jährlichen Entlastung von rund 335 Mio. Euro (ebd., S. 5) enthalten, und falls ja, mit welchem Betrag?
18. Wie begründet die Bundesregierung den mittleren Kostensatz von 2 440 Euro je Ladepunkt (Spanne 1 045 bis 5 200 Euro), und mit welchem Betrag sind Netzanschluss, Netzverstärkung und Lademanagementsystem berücksichtigt; falls nicht, in welcher Höhe fallen diese zusätzlich an?
19. Auf welche Datengrundlage stützt die Bundesregierung die Ansätze von 400 Euro je Vorverkabelung und 200 Euro je Schutzrohr (600 Euro je Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur)?
20. Berücksichtigen die Kostensätze die Dimensionierungspflicht des § 4 GEIG und die Pflicht zum intelligenten Laden nach § 5 GEIG ab 1. Januar 2027, und falls ja, in welcher Höhe?
21. Welche durchschnittlichen und welche höchsten Kosten je Ladepunkt sind dem Bund bei bisherigen Vorhaben an eigenen Liegenschaften tatsächlich entstanden (Durchschnitts- und Spannenwerte)?

22. Auf welchen Annahmen zu Netzanschluss und Netzverstärkung beruhen die Kostensätze, und welcher Anteil der Bestandsgebäude des Bundes erfordert nach Kenntnis der Bundesregierung eine Netzverstärkung?
23. Welche Förderprogramme des Bundes bestehen mit Stand 30. Juli 2026 für Lade- und Leitungsinfrastruktur, und welche stehen dem Bund für seine eigenen Gebäude offen (bitte tabellarisch nach Programm, Träger, Fördergegenstand und Förderhöhe)?
24. Da die Bundesförderung für effiziente Gebäude für die öffentliche Hand nur Kommunen fördert (Bundestagsdrucksache 21/6278, S. 85), welche Förderung steht dem Bund für die GEIG-Erfüllung an seinen eigenen Gebäuden zur Verfügung, und falls keine, aus welchem Grund?
25. In welchem Verhältnis steht die verfügbare Förderung zu den tatsächlichen Kosten je Stellplatz, und welcher Anteil des auf den Bund entfallenden Erfüllungsaufwands ist durch Förderung gedeckt?
26. Aus welchen Haushaltstiteln werden die Kosten der GEIG-Erfüllung finanziert, und sind im Bundeshaushalt 2027 sowie in der Finanzplanung bis 2033 Mittel eingestellt, und falls ja, in welcher Höhe?
27. Plant die Bundesregierung ein eigenes Förder- oder Finanzierungsprogramm für die GEIG-Erfüllung an Gebäuden des Bundes, und falls nein, wie sollen die Kosten ohne Förderung getragen werden?
28. Legt die Bundesregierung für die GEIG-Verpflichtungen an ihren eigenen Gebäuden eine Wirtschaftlichkeitsrechnung zugrunde, die den Investitionskosten einen quantifizierten Nutzen, etwa Ladeeinnahmen, eingesparte externe Ladekosten für Dienstfahrzeuge oder vermiedene CO₂-Kosten, gegenüberstellt, und falls ja, zu welchem Ergebnis kommt sie; falls nein, warum wurde auf eine solche Gegenüberstellung verzichtet?
29. Innerhalb welches Zeitraums erwartet die Bundesregierung, dass sich die Investitionskosten für Ladepunkte und Leitungsinfrastruktur an ihren eigenen Gebäuden durch Einnahmen oder eingesparte Kosten amortisieren, und auf welcher Berechnungsgrundlage beruht diese Erwartung?
30. Geht die Bundesregierung davon aus, dass sich die Investition in Ladepunkte an ihren eigenen Gebäuden jemals amortisiert, oder handelt es sich nach ihrer eigenen Einschätzung um eine dauerhaft defizitäre, strategisch begründete Vorleistung; falls Letzteres, worin besteht der quantifizierte gesamtgesellschaftliche oder fiskalische Nutzen, der diese Vorleistung rechtfertigt?
31. Mit welcher durchschnittlichen Auslastung, gemessen in Ladevorgängen je Ladepunkt und Jahr, rechnet die Bundesregierung an ihren eigenen Gebäuden, und welche Datengrundlage liegt dieser Schätzung zugrunde?
32. Wie unterscheidet die Bundesregierung in ihrer Kostenschätzung zwischen der Kostenersparnis durch Vorwegnahme der Verkabelung gegenüber einer späteren Nachrüstung einerseits und der Wirtschaftlichkeit der Investition im laufenden Betrieb andererseits, und liegen für beide Größen jeweils eigene Berechnungen vor?

Berlin, den 31. August 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion