

---

## Deutsche Industrie- und Handelskammer

### Stellungnahme

---

#### **Gesetzesentwurf zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG)**

##### **A. Das Wichtigste in Kürze**

Der Gesetzesentwurf zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) sieht eine Verpflichtung zum Bau von Schnellladesäulen ab 2028 vor, um das Ziel von 15 Millionen Elektrofahrzeugen in Deutschland bis 2030 erreichen zu können.

Diese Verpflichtung der Tankstellenbetreiber soll die geplanten 1.000 Schnellladestationen ergänzen, die bis Mitte 2025 als Grundversorgung bundesweit eingerichtet werden sollen. Ihren Betrieb will die Bundesregierung im Rahmen von Ausschreibungen vergeben und mit knapp zwei Milliarden Euro finanzieren. Die ergänzende Verpflichtung würde laut Gesetzesentwurf zu einem einmaligen Aufwand von 432 Millionen Euro und einem jährlichen Mehraufwand von rund 8 Millionen Euro für die Tankstellen führen.

Die DIHK setzt sich dafür ein, dass für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben flächendeckend eine Versorgungsinfrastruktur, z. B. durch Schnellladesäulen oder Wasserstofftankstellen, geschaffen wird. Am 1. Juni 2023 verfügten erst drei Prozent der Tankstellen in Deutschland über eine Schnellladeinfrastruktur mit einer Ladeleistung von mindestens 150 Kilowatt.

Vor diesem Hintergrund ist die DIHK der Auffassung, dass:

- Neben den im Gesetzesentwurf vorgesehenen notwendigen Investitionen sollte berücksichtigt werden, dass die Tiefbauarbeiten zur Ertüchtigung der Leitungsinfrastruktur häufig den größten Teil der Investitionskosten für Schnellladeinfrastruktur ausmachen. Außerdem ist aufgrund der unterschiedlichen Wirtschaftlichkeit des Tankstellenbetriebs davon auszugehen, dass viele Standorte mittel- bis langfristig nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden können. Dies birgt das Risiko, dass sich die sehr hohen Investitionen für manche Tankstellenbetreiber nicht amortisieren können.
- Der Ausbau des Netzes der Schnellladesäulen sollte deutlich ausgebaut werden, um einen deutschlandweiten Markthochlauf der Elektromobilität zu ermöglichen. In der Frage, welche Instrumente die Politik dazu wählen sollte, bestehen unterschiedliche Meinungen innerhalb der Wirtschaft. Ein Teil der Unternehmen ist der Auffassung, dass die Politik bei der Frage der Technologien eine steuernde Rolle einnehmen sollte. Allerdings können dadurch Fehlallokationen bei der Infrastruktur entstehen und durch Wettbewerbsverzerrungen überhöhte Preise.

Statt ordnungspolitischer Maßnahmen setzt sich die DIHK deshalb insbesondere für eine Beschleunigung der langwierigen Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie die Schaffung von Instrumenten zum freiwilligen Aufbau der Schnellladeinfrastruktur ein. Dabei sollten Eigentumsrechte der Tankstellenbetreiber gewahrt bleiben.

- Auch wenn viele Netzbetreiber bereits das Wachstum der Ladepunkte in ihren Netzplanungsszenarien eingeplant haben, ist eine Vorlaufzeit für Netzverstärkungen und -erweiterungen erforderlich, die auch von der Anzahl der Ladepunkte abhängt. Insbesondere im Mittelspannungsbereich sind längere zeitliche Vorläufe oder gar der Ausbau einer Ortsnetzstation erforderlich. Es ist von entscheidender Bedeutung, diese Vorlaufzeit und die einhergehenden zusätzlichen Investitionen für die Tankstellenbetreiber zu berücksichtigen. Es soll sichergestellt werden, dass die Netzbetreiber über die geplanten Standorte und die Leistung der Ladepunkte verbindlich und rechtzeitig informiert werden. Es gilt zu beachten, dass sich die Fertigstellung der Ertüchtigungsmaßnahmen verzögert, wenn die Netzanschlusskapazität erst beim Bau angefragt wird. Für die Akzeptanz der Elektromobilität wäre es wenig hilfreich, wenn zwar Ladepunkte errichtet, diese aber wegen fehlender Netzkapazitäten nicht genutzt werden können.

## **B. Bewertung im Einzelnen**

### **Empfehlung für Präzisierungen**

Im Rahmen des Gesetzesentwurfes zum Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz sehen wir Anpassungsbedarf. Zum einen sollten die Regelungen, insbesondere die §§ 7 - 10 GEIG, an die Vorgaben der kürzlich verkündeten Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie (Artikel 14 der Richtlinie 2024/1275) angepasst werden.

Zum anderen sehen wir hier die Gelegenheit, die undeutliche Formulierung in § 10 GEIG zu korrigieren. Dort heißt es: „Für jedes Nichtwohngebäude, das über mehr als 20 Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als 20 an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat der Eigentümer dafür zu sorgen, dass nach dem 1. Januar 2025 ein Ladepunkt errichtet wird.“ In der Praxis wird jedoch das „nach“ oft als „bis“ interpretiert. Dies würde implizieren, dass die Verpflichtung zur Errichtung eines Ladepunkts nicht ab dem 01.01.2025, sondern bis zum 01.01.2025 erfüllt sein muss. Eine Klarstellung durch den Gesetzgeber an dieser Stelle wäre wünschenswert.

### **Schutz vor Insolvenzrisiko**

Wir befürworten den § 14a - *Betrieb von Schnellladepunkten*: „Jedes Tankstellenunternehmen, das an mindestens 200 öffentlichen Tankstellen über die Preissetzungshoheit verfügt, hat dafür zu sorgen, dass ab dem 1. Januar 2028 auf dem Betriebsgelände jeder öffentlichen Tankstelle, an der es über die Preissetzungshoheit verfügt, nach Maßgabe des Absatzes 2 jeweils mindestens ein Schnellladepunkt betrieben wird“.

Es sollte sichergestellt werden, dass kleinere Tankstellenbetreiber durch die neuen Verpflichtungen nicht übermäßig belastet oder in ihrer Existenz gefährdet werden. Kleine Tankstellenbetreiber verfügen oft nicht über die finanziellen und logistischen Ressourcen, um die Installation und den Betrieb von Schnellladepunkten ohne erhebliche wirtschaftliche Belastungen umzusetzen. Daher ist es wichtig,

dass entsprechende Unterstützungsmaßnahmen oder Ausnahmeregelungen eingeführt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit und das Fortbestehen kleinerer Unternehmen zu gewährleisten.

Darüber hinaus sind wir der Ansicht, dass die Forderung nach einem Pufferspeicher als Alternative zu den Verpflichtungen nach § 14a, die ihrerseits eine zusätzliche wirtschaftliche Belastung darstellt, nicht die einzige Alternative darstellen sollten, da sonst die Solvenz des Tankstellenbetreibers gefährdet werden könnte.

### **Bauliche Einschränkungen**

Wir befürworten die im § 14a Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 vorgesehene Standorterweiterung um 1.000 Meter, sofern bauliche Gründe eine Errichtung auf dem betriebseigenen Gelände verhindern.

Für Schnellladepunkte mit der geforderten Mindestleistung von 150 kW ist in der Regel ein eigener Netzanschluss erforderlich. Dies bedingt häufig die Errichtung von Trafo- oder Übergabestationen, die sowohl freie Flächen für die Stationen selbst als auch einen - je nach Netzbetreiber - schutzfreien Streifen um die Station herum benötigen. Auf vielen Tankstellen sind diese Flächen jedoch nicht verfügbar. Trafostationen sind zudem sehr kostspielig, was den wirtschaftlichen Betrieb erheblich erschwert.

Im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung müssen auf Tankstellengeländen installierte elektrotechnische Anlagen, wie Ladeinfrastrukturen oder Trafostationen, hinsichtlich ihrer räumlichen Nähe zu explosionsgefährdeten Stoffen wie Treibstoffen untersucht werden. Dabei werden oft Mindestabstände zu den Treibstofftanks gefordert. Dies muss bei der Errichtung auf dem Tankstellengelände berücksichtigt werden, um die Sicherheit zu gewährleisten. Wir halten es daher für erforderlich, entsprechende Regelwerke zu entwickeln.

Schließlich wird im vorliegenden Gesetzentwurf die Existenz von Schnellladeinfrastruktur in der Nähe von Tankstellen nicht berücksichtigt. Dies kann insbesondere dann zu Problemen führen, wenn neben einer betroffenen Tankstelle bereits ein größerer Ladepark existiert. In diesem Fall bleibt die Tankstelle verpflichtet, die Verpflichtung zu erfüllen und ihre eigene Ladeinfrastruktur zu betreiben. Dies stellt ein Risiko für die Rentabilität des Betriebs dar. Wir empfehlen daher, in solchen Fällen von einer Verpflichtung abzusehen.

### **Härtefallregelung**

Wir unterstützen die Aufnahme von Ausnahmeregelungen bzw. Härtefallregelungen. Die regionalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, flexibel auf lokale Entwicklungen und Gegebenheiten zu reagieren, um die Umsetzung der Regelungen möglichst effizient und sinnvoll zu steuern.

Das Ausbauziel für 2028 halten wir für ehrgeizig. Entsprechend hoch wird die Nachfrage nach Handwerkern, Installateuren und Materialien sein. Sofern Gewerbetreibende der Verpflichtung nicht nachkommen können, weil keine Ladesäulen am Markt verfügbar sind und/oder die notwendigen Dienstleister fehlen, sollte dies nachweisbar sein und keine negativen Konsequenzen für die Betreiber nach sich ziehen dürfen.

Die Voraussetzungen für die Anwendung des § 14c sollten daher klar definiert werden. Bei einer Ladeleistung von 150 kW ist außerdem davon auszugehen, dass die vorhandene Stromnetzinfrastuktur für viele Tankstellen nicht ausreichen wird, was zu hohen Kosten für Netzanschlüsse und Trafostationen führen kann. Diese Kosten sollten klar in der Härtefallregelung berücksichtigt werden. Der Verweis auf

Drohung von Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung beschränkt die Anwendbarkeit der Regelung auf seltene Fälle und sollte daher erweitert werden.

### **C. Ergänzende Informationen**

#### **a. Ansprechpartner mit Kontaktdaten**

**Louise Maizières**

Leiterin des Referats für Wasserstoff, Wärme und alternative Antriebe

030/20308-2207

[maizieres.louise@dihk.de](mailto:maizieres.louise@dihk.de)

#### **b. Beschreibung DIHK**

**Wer wir sind:**

Unter dem Dach der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) sind die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich die DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein. Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zum Gesamtinteresse der gewerblichen Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Grundlage unserer Stellungnahmen sind die wirtschaftspolitischen/europapolitischen Positionen und beschlossenen Positionspapiere der DIHK unter Berücksichtigung der der DIHK bis zur Abgabe der Stellungnahme zugegangenen Äußerungen der IHKs und ihrer Mitgliedsunternehmen.