

## STELLUNGNAHME

Stand: 07.05.2020

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

## A. Kernaussagen

Der ZIA unterstützt die Energie- und Wärmewende sowie die klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Wir unterstützen grundsätzlich die Umsetzung von 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 (ABl. L 156 vom 19.06.2018, S. 75 – „Gebäuderichtlinie“) in nationales Recht. Aus Sicht des ZIA sind im weiteren Gesetzgebungsverfahren unter anderem folgende essenzielle und für die praktische Ausgestaltung notwendige Aspekte zu berücksichtigen:

### **1. Die Kosten für den Ausbau der Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität dürfen nicht nur den Gebäudesektor adressieren**

Die Wirtschaftszweige Automobilindustrie, Batteriehersteller, Netzbetreiber und Stromversorger müssen sich an den Kosten für den Ausbau der Infrastruktur beteiligen, da sie die Produkte verkaufen, die diese Infrastruktur benötigen. Gerne sind wir bereit, an einer konstruktiven Diskussion zur Lösung dieser Zukunftsaufgaben mitzuwirken und unser Knowhow einzubringen. Eine übermäßige finanzielle Mehrbelastung der Immobilienwirtschaft lehnen wir ab, zumal die Schaffung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen primär Aufgabe des Verkehrs- und Mobilitätssektors ist.

### **2. CO<sub>2</sub>-Emissionen der Ladeinfrastruktur passend verrechnen**

Durch die neuen Regelungen besteht die Gefahr, dass bilanziell die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Ladeinfrastruktur dem Gebäudesektor zugerechnet werden. Dies gilt es zwingend zu vermeiden. Diese CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen dem Verkehrssektor zugerechnet werden. Wir bitten die Bundesregierung darum, dies kurzfristig sicherzustellen.

### **3. Parallele Förderkulisse für den Ausbau der Ladeinfrastruktur und Abschaffung von Hemmnissen umsetzen**

Der ZIA regt nachdrücklich an, die Umsetzungsnotwendigkeit mit einer stärkeren Absichtserklärung, idealerweise einer parallelen Regelung der Förderung des Ausbaus von Lade- und Leitungsinfrastruktur zum Stichtag des 10. März 2021 in Form einer finanziellen Förderung, attraktiver Abschreibungsmöglichkeiten und der Beseitigung bestehender steuerlicher Hemmnisse insbesondere im Bereich der Gewerbesteuer zu flankieren. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund der exponentiell steigenden Kosten für Elektroinstallationen und Netzanschlüsse, der sich aus der steigenden Anzahl an Ladepunkten für Elektrofahrzeuge ergibt.

#### **4. Aufbau eines Monitoring-Systems**

Wir schlagen die stufenweise Begleitung des Ausbaus der Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur vor. Dies ermöglicht die Beurteilung der zukünftig umgesetzten Maßnahmen und die Sicherstellung einer Nachsteuerungsmöglichkeit.

#### **5. Netzausbau und Netzinfrastuktur für die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur ausbauen**

In dem vorliegenden Gesetzentwurf fehlt die Abstimmungsnotwendigkeit mit den öffentlichen Netzbetreibern, diese müssen die notwendige Netzinfrastuktur für die Ladepunkte bereitstellen. Der Zubau der Ladeinfrastruktur findet insbesondere im Nieder-/Mittelspannungsbereich statt, was zu Netzverstärkungsmaßnahmen führen muss. Ohne diese Maßnahmen kann ein Ladepunkt für Elektrofahrzeuge nicht bereitgestellt werden.

## **B. Executive Summary**

Eine wirtschaftliche, technologieoffene und zur nachhaltigen Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen sinnvolle Konzeption ist die Zielstellung für eine praxistaugliche Umsetzung von europäischem Recht in eine nationale Lösung, die für den beschleunigten Aufbau einer Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität notwendig ist.

Die Immobilienwirtschaft ist sich ihrer Verpflichtung bewusst und grundsätzlich dazu bereit, den Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität voranzutreiben. Die sich daraus in zahlreichen angrenzenden Bereichen ergebenden Herausforderungen mitzudenken und insbesondere die erheblichen technischen Hürden (z.B. Auswirkungen auf Verteilnetze, Transformatoren, Lastmanagement, Netz- und Hausanschlüsse) nicht zu vernachlässigen sollte die Zielstellung einer zukunftsorientierten Gesetzgebung sein.

In diesem Sinne ist die Immobilienwirtschaft aber nicht bereit, übermäßig die Kosten aus anderen Sektoren oder deren CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele tragen zu müssen. Im Gebäudebereich sind die ambitionierten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele mit enormen Kraftanstrengungen für die gesamte Branche verbunden. Daher gilt es auch hier, passende Rahmenbedingungen zu schaffen. Diese können durch flankierende Maßnahmen, wie zum Beispiel durch eine parallele Förderstruktur oder verbesserte Abschreibungsmöglichkeiten, geschaffen werden. Zudem sollten steuerliche Hemmnisse beim Ausbau der Erzeugung von erneuerbaren Energien auf und an Gebäuden abgebaut werden. Insbesondere die Lieferung von Strom aus Photovoltaik an Mieter oder dessen Nutzung zum Laden von Elektrofahrzeugen können einen enormen Beitrag zum Gelingen der Energiewende in diesem Bereich leisten. Zum Erreichen der Klimaziele gilt es ferner, ein zielorientiertes Monitoring für eine spätere Nachjustierung zu installieren und kommende Gesetzgebung immer mit dem Blick auf das Gesamtkonzept auch auf europäischer Ebene zu fokussieren.

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

### **I. Grundsätzliche Anmerkungen**

Der ZIA unterstützt die Energie- und Wärmewende sowie die klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Die Immobilienwirtschaft unterstützt auch grundsätzlich die Absicht, das Angebot an Ladestationen zu verbessern und den Ausbau der Infrastruktur für klimafreundliche Mobilität zu verstärken.

Der ZIA begrüßt, dass die Bundesregierung zeitgleich zum laufenden Arbeitsprozess zur Umsetzung der nationalen Klimaziele 2030 auch den Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität verfolgt. Die Immobilienwirtschaft bekennt sich klar zu den Klimazielen von Paris sowie zu den europäischen und nationalen Zielen. Die Schaffung der Voraussetzungen und folglich die Möglichkeiten für das Laden von Elektrofahrzeugen zu Hause, am Arbeitsplatz und im öffentlichen Raum kann einen wichtigen Beitrag für die Nutzung von Elektrofahrzeugen und der Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten. Um eine Steigerung der Nutzung von Elektrofahrzeugen herbeizuführen, ist die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur grundsätzlich positiv zu sehen. Die mit dem Gesetzentwurf angestrebte Umsetzung europäischer Vorgaben gibt einen weiteren Impuls, dass sich Gebäudeeigentümer mit dem Thema Elektromobilität auseinandersetzen. Diesen Impuls sollte der Gesetzgeber nutzen, dafür Sorge zu tragen, dass Immobilieneigentümer nicht von vornherein Investitionen tätigen müssen, die über künftigen Bedarf hinausgehen oder die ebenfalls gewünschte Technologieoffenheit konterkarieren.

Es ist wünschenswert, dass der nationale Gesetzgeber die Gelegenheit der Umsetzungsnotwendigkeit europäischer Vorgaben dazu nutzt, gegebene und aus praktischer Sicht relevante Schnittstellen zu anderen Rechtsgebieten wie dem Miet- und WEG-Recht gleich mit zu regeln und auch die Fördermöglichkeiten nicht nur für die kommenden Jahre anzukündigen, sondern idealerweise parallel zu diesem Gesetzgebungsverfahren mit zu regeln. Das ist insbesondere nötig, da auch der aktuelle Gesetzentwurf keine Aussagen zu den zur Verfügung stehenden Leistungskapazitäten macht.

Wir unterstützen grundsätzlich die Intention von 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 (ABl. L 156 vom 19.06.2018, S. 75 – „Gebäuderichtlinie“) den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur sowie die Umsetzung in nationales Recht. Wünschenswert wäre eine tatsächliche 1:1 Umsetzung der europäischen Vorgaben sowie die stärkere Berücksichtigung von Technologieoffenheit und Wirtschaftlichkeitsaspekten wie dies

auch in Art. 8 Abs. 1 Gebäuderichtlinie verdeutlicht wurde. Entsprechende Ergänzungen des vorliegenden Entwurfs würde diesen Punkten Rechnung tragen und wäre ausdrücklich zu begrüßen.

Der ZIA regt nachdrücklich an, die Umsetzungsnotwendigkeit mit einer stärkeren Absichtserklärung, idealerweise einer parallelen Regelung der Förderung des Ausbaus von Lade- und Leitungsinfrastruktur zum Stichtag des 10. März 2021 in Form einer finanziellen Förderung, attraktiver Abschreibungsmöglichkeiten und der Beseitigung bestehender steuerlicher Hemmnisse insbesondere im Bereich der Gewerbesteuer zu flankieren. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund der exponentiell steigenden Kosten für Elektroinstallationen und Netzanschlüsse, der sich aus der steigenden Anzahl an Ladepunkten für Elektrofahrzeuge ergibt. Die sich daraus ergebenden erheblichen technischen Herausforderungen (z.B. Auswirkungen auf Verteilnetze, Trafostationen, Netzanschlüsse, Hausstromleitungen, Lastmanagement) sollten, im Rahmen einer Gesamtschau neben der vorgelegten gesetzlichen Vorgaben Berücksichtigung finden. In jedem Fall ist der parallele Aufbau einer Förderkulisse auch für den Ausbau privater Ladeinfrastruktur erforderlich. Übermäßige finanzielle Mehrbelastungen für die Immobilienwirtschaft lehnen wir ab, zumal die Schaffung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen primär Aufgabe des Verkehrs- und Mobilitätssektors ist.

Durch eine Mobilitätswende bzw. den Ausbau einer Infrastruktur für eine klimafreundliche Mobilität werden sich für einzelne Wirtschaftszweige neue Geschäftsfelder ergeben. Dabei sind die Automobilindustrie, Batteriehersteller, Netzbetreiber und Stromversorger exemplarisch zu nennen. Es erschließt sich darum nicht, warum im Rahmen eines Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetzes die Investitionen für den Ausbau einer Infrastruktur durch die Gebäudeeigentümer wie zum Beispiel durch Wohnungsunternehmen geleistet werden sollen. Wenn Immobilienunternehmen für den beschriebenen Ausbau der Infrastruktur für klimafreundliche Mobilität alle notwendigen Investitionen, auch Kosten für den Netzausbau, Trafostationen, Netz- und Hausanschlüsse übernehmen, dann führt dies zwangsläufig zur Verteuerung des Bauens und steht somit der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Gewerbeflächen entgegen. Das kann von der Bundesregierung nicht gewollt sein.

Im Fall von Wirtschaftsimmobilien werden Ladepunkte nach marktwirtschaftlichen Prinzipien auch ohne gesetzliche Verpflichtungen errichtet – genau dort, wo im Rahmen der Unternehmensstrategien entsprechende tatsächliche Bedarfe erkannt werden. Ein Aufbau sollte daher auf Freiwilligkeit beruhen und nicht verpflichtend erfolgen. Aus diesem Grund sehen wir bereits die Verpflichtung in Form ihrer jetzigen Ausgestaltung kritisch. Dennoch verstehen wir die Umsetzungspflicht des deutschen Gesetzgebers und unterstützen ihn in dieser Verpflichtung dahingehend, dass die zu findenden nationalen Regelungen praktikabel und zukunftsweisend für die nationale Ladeinfrastruktur sind.

Aus Sicht des ZIA sind im weiteren Gesetzgebungsverfahren unter anderem folgende essenzielle und für die praktische Ausgestaltung notwendige Aspekte zu berücksichtigen:

- Durch die neuen Regelungen besteht die Gefahr, dass bilanziell die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Ladeinfrastruktur dem Gebäudesektor zugerechnet werden. Dies gilt es zwingend zu vermeiden. Diese CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen dem Verkehrssektor zugerechnet werden. Wir bitten die Bundesregierung darum, dies kurzfristig sicherzustellen.
- Im Rahmen der späteren Evaluierung und Überprüfung der Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen muss die Berücksichtigung der Lage der Gebäude erfolgen. Diese ist bisher im Gesetzentwurf nicht enthalten. In städtischen Regionen ist die E-Mobilität höher als auf dem Land. Bei Evaluationen sollte beachtet werden, dass es in ländlichen Bereichen daher zu einer geringeren Ausbauquote bei Stellplätzen kommen kann als in Städten.
- Der Betrieb einer Ladesäule drängt den Immobilieneigentümer im Drittverhältnis (Kunden/Mieterverhältnis) in die Rolle eines Stromlieferanten. Erhebliche bürokratische Schwierigkeiten und wirtschaftliche Risiken sind die Folge des Betriebs von Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Die notwendigen Meldepflichten sind erheblich und erhöhen das Betriebsrisiko, insbesondere wenn der Händler Umlageprivilegierungen nach dem EEG, dem KWKG, den Netzentgelten oder der Konzessionsabgabe in Anspruch nimmt. Von hoher Bedeutung ist damit die Harmonisierung und Vereinfachung des Energierechts. Der Betrieb einer Ladesäule kann so vereinfacht und bürokratisch weniger gewichtig in das Management des Standorts einer Wirtschaftsimmoblie einbezogen werden.
- In dem vorliegenden Gesetzentwurf fehlt die Abstimmungsnotwendigkeit mit den öffentlichen Netzbetreibern, denn diese müssen die notwendige Netzinfrastruktur für die Ladepunkte bereitstellen. Der Zubau der Ladeinfrastruktur findet insbesondere im Nieder-/Mittelspannungsnetzbereich statt, was zu Netzverstärkungsmaßnahmen führen muss. Ohne diese Maßnahmen kann ein Ladepunkt für Elektrofahrzeuge nicht bereitgestellt werden.
- Die Kosten für den Netzausbau sind in den Kostenabschätzungen nicht enthalten. Diese Kosten müssen die Netzbetreiber refinanzieren. Eine Umlegung der Netzentgelte auf den Endverbraucher ist wahrscheinlich. Die ohnehin schon auf einem hohen Niveau verbleibenden deutschen Strompreise werden so zusätzlich belastet. Eine politische und öffentlich-medial verstärkte Diskussion könnte die Folge sein.
- Im Zusammenhang mit Netzen und Netzbetreibern ist zusätzlich ein effektives Lastmanagement zu berücksichtigen. Für eine stabile Energiebereitstellung ist unter anderem der steigende Gleichzeitigkeitsfaktor zu berücksichtigen. Nicht nur die Infrastruktur in den Gebäuden, sondern auch die Ladeleistung und die zu errichtenden Transformatoren sind ein essenzieller Bestandteil der Ladeinfrastruktur. Dies stellt die Versorger und Stadtwerke vor wesentliche Herausforderungen. Kapazitätsengpässe aufgrund des Versorgungsnetzes dürfen den Ausbau der Ladeinfrastruktur nicht behindern. In diesem Sinne sind die Zuständigkeit und Verantwortlichkeiten für den Ausbau der Versorgungsnetzinfrastruktur klar und eindeutig zu regeln.

- Der Ladevorgang ist ein hochgradig digitaler Prozess. Durch eine sinnvolle Steuerung und Einbindung von Tarifmodellen wird die Möglichkeit geboten, die Effekte auf das Stromnetz abzumildern. Die Möglichkeit des netzdienlichen Ladens an und in Gebäuden sollte verbindlich adressiert werden und zukünftig auch die Sektor-Kopplung im Hinblick auf die Nutzung erneuerbaren Energien einen Beitrag zur Optimierung der Netzauslastung liefern.
- Aktuell geht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf der Grundlage des Statusberichtes der Nationalen Plattform Elektromobilität<sup>1</sup> davon aus, dass 85 Prozent der Ladevorgänge während längerer Standzeiten zu Hause oder am Arbeitsplatz getätigt werden. Öffentliche Stellen, Tankstellen, Raststätten und im Einzelhandel werden den Schätzungen nach für die restlichen 15 Prozent der Ladevorgänge genutzt. Um einen kostendeckenden und wirtschaftlichen Betrieb des Ladepunktes zu gewährleisten, kommt es auf die Verteilung der zu errichtenden Ladeinfrastruktur an. Die Gesamtanzahl der abschließend errichteten Lademöglichkeiten einschließlich ergänzenden innerstädtischen Schnellladehubs bilden die Gesamtheit der angebotenen Ladeinfrastruktur für Elektromobilität.
- Generell sollten im Hinblick auf die effektive und technologieoffene Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor alternative Technologien zur Elektromobilität nicht ausgeschlossen und u.a. Wasserstoff als mögliche Ergänzung zur Elektromobilität in Betracht gezogen werden. Die Nutzung von Wasserstoff kann dazu im Rahmen der nationalen Wasserstoffstrategie Berücksichtigung finden. Als Konsequenz würden die Nutzung und der Bedarf an seltenen Rohstoffen reduziert.
- In Übereinstimmung mit dem Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des Bundesrats schlagen wir den Aufbau eines Monitoring-Systems und die stufenweise Begleitung des Ausbaus der Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur vor. Dies ermöglicht die Beurteilung der zukünftig umgesetzten Maßnahmen und die Sicherstellung einer Nachsteuerungsmöglichkeit.
- Die Einbindung dezentraler erneuerbarer Energieerzeugung sollte auch nicht gebäudenah möglich sein und an dem Gebäude angerechnet werden können. Diese Verknüpfung zum GEG kann zur verstärkten Nutzung von erneuerbaren Energieträgern für die Elektromobilität beitragen.
- Die Integration von Building Information Modeling (BIM) bzw. der digitalen Bauakte im Rahmen des Aufbaus einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität wäre zu begrüßen. Hierzu lassen sich auf der Bundesebene mit dem BIM Zentrum und auf der Länderebene mit der Novellierung der Musterbauordnung zur digitalen Einreichung von Unterlagen zur Baugenehmigung aktuelle Vorstöße finden, die stärker im Sinne eines integrierten Handelns genutzt werden könnten. Dies betrifft insbesondere die Dokumentation der hier vorgesehenen Verlegung und späteren Bestückung der Leerrohre.

---

<sup>1</sup> Nationale Plattform Elektromobilität: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland - Statusbericht und Handlungsempfehlungen 2015; Berlin, November 2015 (abgerufen zuletzt am 24.04.2020 unter [http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/NPE\\_AG3\\_Statusbericht\\_LIS\\_2015\\_barr\\_bf.pdf](http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/NPE_AG3_Statusbericht_LIS_2015_barr_bf.pdf))



Mit der Einführung der digitalen Bauakte im Baugenehmigungsprozess steht die Grundlage für eine nachhaltige und energieeffiziente Immobilie zur Verfügung. Durch die Kombination von BIM und qualitativ hochwertigen Daten lassen sich energieeffizientes Bauen und ein energieoptimaler Betrieb verknüpfen. Die Berücksichtigung von Nutzererfordernissen bei der Planung und Vermeidung von Fehlplanungen können so auch als Vorteile beim Aufbau der Ladeinfrastruktur Anwendung finden.

Um bestehende Potentiale im Bereich der erneuerbaren Energien zweckdienlich für den Aufbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Gebäudesektor weitestgehend zu nutzen, sollten zudem steuerliche Hemmnisse beim Ausbau der Erzeugung von erneuerbaren Energien auf und an Gebäuden abgebaut werden. Insbesondere die Lieferung von Strom aus Photovoltaik an Mieter oder dessen Nutzung zum Laden von Elektrofahrzeugen können einen enormen Beitrag zum Gelingen der Energiewende und zum Erreichen der Klimaziele in diesem Bereich leisten. Jedoch werden, wie der jüngst von der Bundesregierung vorgelegte Mieterstrombericht zeigt, riesige Potentiale, gerade in den Städten sowie auf und an Wirtschaftsimmobilien, bei denen es zudem eine hohe Akzeptanz gibt, noch nicht genutzt. So sollten Einnahmen aus der Erzeugung elektrischen Stroms aus regenerativen Energien und Blockheizkraftwerken in Gebäuden sowie die Bereitstellung von Energie an Mieter für Zwecke der E-Mobilität im Rahmen der „erweiterten gewerbsteuerlichen Kürzung“ (Gewerbsteuer) als unschädliche Nebengeschäfte qualifiziert werden. Andernfalls drohen hier hinsichtlich der Mieteinnahmen erhebliche steuerliche Risiken, weshalb entsprechende Maßnahmen unterlassen werden könnten. Ein grundsätzlich ähnliches Problem besteht auch bei der „aktiven unternehmerischen Bewirtschaftung“ im Rahmen der Investmentbesteuerung.

Im Rahmen des 2019 beschlossenen Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht können künftig energetische Sanierungsmaßnahmen lediglich bei selbstgenutztem Wohneigentum steuerlich gefördert werden. Um eine flächendeckende Emissionsminderung erreichen zu können, muss die Rate energetischer Modernisierungen flächendeckend im gesamten Gebäudebestand erhöht werden. Dementsprechend müssen steuerliche Anreize auch für vermietete und Wirtschaftsimmobilien geschaffen werden.

Eine steuerliche Sofortabschreibung von Sanierungsmaßnahmen ist in vielen Fällen nicht möglich. Sofern energetische Sanierungsmaßnahmen innerhalb von drei Jahren nach der Anschaffung des Gebäudes durchgeführt werden und die Aufwendungen hierfür 15 Prozent der Anschaffungskosten des Gebäudes übersteigen, werden diese Aufwendungen nach aktuellem Recht als anschaffungsnahe Herstellungskosten (§ 6 Absatz 1 Nr. 1a EStG) qualifiziert. Sie können somit nicht sofort abgeschrieben werden, sondern müssen über die Nutzungsdauer des Gebäudes – mithin regelmäßig über einen Zeitraum von 50 Jahren – abgeschrieben werden. Diese Regelung hält viele Gebäudeeigentümer von der Durchführung von Sanierungsarbeiten ab. Viele unter Energiegesichtspunkten modernisierungsbedürftige Immobilien sind hiervon betroffen. Gleiches gilt für die Qualifikation von energetischen Modernisierungsmaßnahmen als nachträgliche Herstellungskosten (§ 255 Absatz 2 Satz 1 HGB i. V. m. § 7 Absatz 4 EStG) im Falle einer wesentlichen Verbesserung des Gebäudestandards. Auch hierdurch wird eine Sofortabschreibung der Aufwendungen verhindert. Daher empfehlen wir, Maßnahmen der energetischen Modernisierung bei



„anschaffungsnahen Herstellungskosten“ und „nachträglichen Herstellungskosten“ unberücksichtigt zu lassen bzw. zu privilegieren.

Im Zuge der Anpassung der Abschreibungsregeln sollte auch die lineare Gebäudeabschreibung zeitgemäß angepasst werden. Da sich der Anteil kurzlebiger Gebäudebestandteile mit Blick auf die zunehmende Technologisierung und die steigenden Anforderungen bei der Energieeffizienz tendenziell weiter erhöhen wird, regen wir zur steuerrechtlich gerechten Abbildung des tatsächlichen Werteverzehrs eine Erhöhung des Abschreibungssatzes um mindestens einen Prozentpunkt an.

## II. Im Einzelnen

### 1. § 1 Abs. 2 GEIG-E - Anwendungsbereich

Der ZIA begrüßt, dass der Gesetzentwurf grundsätzlich von dem Wahlrecht in Art. 8 Abs. 4 der Gebäuderichtlinie Gebrauch macht, wonach Gebäude, die sich im Eigentum von KMU befinden, von der Anwendung ausgenommen werden können. Zu bemängeln ist jedoch, dass dieses Wahlrecht in der Umsetzung mit dem Gesetzentwurf nicht voll ausgeschöpft wird und die Ausnahme für KMU deutlich eingeschränkt wird. Insofern greift die gesetzliche Umsetzung unseres Erachtens ohne Notwendigkeit deutlich zu kurz.

Art. 8 Abs. 4 der Gebäuderichtlinie gibt den Mitgliedstaaten die Wahlmöglichkeit, die neuen Regelungen nicht anzuwenden auf diejenigen Gebäude, „...die sich im Eigentum von KMU... befinden und von ihnen genutzt werden.“ Im Eigentum von KMU stehende und von diesen vermieteten Immobilien wären nach dieser Formulierung von der Nicht-Anwendung der neuen Regelung umfasst. Dahingegen nimmt der Gesetzentwurf im Eigentum von KMU nur eingeschränkt aus, als dass hierfür die weitere Voraussetzung der überwiegenden Selbstnutzung vorliegen muss und das Gesetz damit bei vermieteten Immobilien Anwendung finden würde. Wir befürworten dahingegen eine volle Ausnutzung des durch die Gebäuderichtlinie eröffneten Spielraums: Der durch die neuen gesetzlichen Anforderungen deutlich erhöhte Mittelbedarf würde KMUs besonders hart treffen und daher größere Renovierungen i.S. dieses Gesetzes verhindern. Hier liegt eine nicht nachvollziehbare Einschränkung des Wahlrechts in der umzusetzenden Gebäuderichtlinie zu Lasten vieler KMU vor. Der ZIA empfiehlt daher die Streichung des zweiten Teilsatzes in § 1 Abs. 2 des Gesetzentwurfs („*und überwiegend von diesen selbst genutzt werden*“).

### 2. § 2 GEIG-E – Begriffsbestimmung

#### a) § 2 Abs. 1 GEIG-E

Die Teilnahme der „Gemeinschaft der Wohnungseigentümer“ am Rechtsverkehr wird voraussichtlich mit der laufenden Novellierung des WEModG neu geregelt und vereinfacht. In der Gesetzesbegründung zu § 2 Nummer 1 GEIG-E ist ausdrücklich auf die „rechtsfähige

Gemeinschaft der Wohnungseigentümer“ Bezug genommen. Dieser Begriff ist bisher nur im Gesetzentwurf des WEModG und nicht in der geltenden Fassung des WEG enthalten. Es ist im Blick zu behalten, ob die sich aus diesem Gesetz ergebenden Pflichten mit der derzeit geltenden und der im Gesetzentwurf vorliegenden Novellierung des WEG umsetzbar und vereinbar sind.

**b) § 2 Abs. 4 GEIG-E - Gebäudenutzfläche**

Der Begriff „Gebäudenutzfläche“ nimmt auf eine spezifische Nutzfläche nach DIN V 18599 Bezug, diese gilt jedoch speziell für die energetische Bewertung von Gebäuden. Warum nicht auf die „Nutzungsfläche“ nach der für Flächen im Hochbau eingeführten DIN 277-1 2016 abgestellt wird, ist nicht ersichtlich. Diese gibt explizit die Summe der Grundflächen aufgrund ihrer Zweckbestimmung an. Hier sollte sich auf die Definition der nahestehenden Regelwerke (DIN 277-1) bezogen werden.

**c) § 2 Abs. 5 GEIG-E - größere Renovierung**

Der Begriff der „größeren Renovierung“ und dessen Anknüpfung an eine Renovierung von mindestens 25 Prozent der Gebäudehülle erscheint wenig geeignet. Bereits eine Erneuerung des Außenputzes der Fassade würde danach die Pflichten des vorgelegten Gesetzes auslösen. Vielmehr wird ein für die Erneuerung von elektrischen Anlagen geeigneter Auslöser, wie in § 8 und § 9 GEIG-E dargestellt, benötigt. Zusätzlich betrifft die Gebäudehülle nicht die Gewerke, die für die Erweiterung von elektrischen Installationen erforderlich sind, weshalb diese Anknüpfung nicht mit den praktischen Gegebenheiten korreliert. Als wesentlicher Teil der die im Gesetzentwurf verankerten und Pflichten auslösenden Maßnahme ist in Art. 8 Abs. 5 der Gebäuderichtlinie jedoch deutlich gemacht, dass die Renovierungsmaßnahme räumlich oder (elektro-)technisch Bezug zu den betroffenen Stellplätzen aufweisen muss. Die Auffassung des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses des Bundesrates untermauert zudem die Tatsache, dass die Gebäudehülle oft nur geringe Berührungspunkte mit der Elektrik von Parkplätzen aufweist. Dieser Auslösetatbestand könnte ein weiteres Hemmnis für die energetische Gebäudesanierung aufbauen.

**d) § 2 Abs. 10 GEIG-E - Leitungsinfrastruktur**

Eine bautechnisch und wirtschaftlich sowie technologieoffene Lösung für die Schaffung von Leitungsinfrastruktur kann nur geschaffen werden, wenn es dem Hauseigentümer freigestellt wird, für die Nachbelegung die geeignetsten Kabelführungssysteme zu verwenden. In Garagenbereichen stellen sich aus Sicht des Brandschutzes besondere Herausforderungen, insbesondere die brandschutztechnisch notwendige Trennung von Garagenbereich und Haustechnik durch geeignete Brandschotts. Unter der Berücksichtigung weiterer technischer Alternativen sind insbesondere Stromschienensysteme in der Lage, die Anforderungen an

Flexibilität, Übertragungskapazität, Platzbedarf und Brandschutz im Gebäudebestand zu erfüllen und sollten daher ermöglicht werden. Die Einhaltung der einschlägigen VDE-Normen, Bau- und brandschutzrechtlichen Vorschriften muss hierzu Beachtung finden.

Wir schlagen daher vor § 2 GEIG-E durch die Aufnahme von „Stromschienensystemen“ wie folgt zu ergänzen: „... Gesamtheit aller Leitungsführungen zur Aufnahme von elektro- und datentechnischen Leitungen oder Stromschienensystemen in Gebäuden ...“.

**e) § 2 Abs. 11 GEIG-E - Nettogrundfläche**

Der Begriff „Nettogrundfläche“ ist ebenso wie der Begriff der Gebäudenutzfläche in § 2 Abs. 4 GEIG-E nicht an den einheitlichen Bezug zur DIN 277 ausgestaltet (vgl. hierzu oben unter B.II.2).

**3. § 4 GEIG-E – Leitungsinfrastruktur**

**a) § 4 GEIG-E – Technologieoffene Datenübertragungswege**

Im Bestand ist die Einbringung der Leitungsinfrastruktur auf Grund des fehlenden Platzes und dem bei der Errichtung nicht vorgesehenen Mobilitätskonzept mit besonderen Herausforderungen verbunden. Eine alternative Anbindung der Ladepunkte an ein Backendsystem kann beispielsweise auch via SIM- Karten erfolgen. Dies gilt insbesondere, wenn die Entfernungen zwischen dem Gebäude und der Ladestation nicht unerheblich sind und zusätzliche Kabel eine große Entfernung über den Parkplatz überbrücken müssten. Die Reichweitenbeschränkung einiger Kabeltechnologien hätte zur Folge, dass weiter entfernte Ladepunkte mit hohen Kosten angebunden werden müssen. Hier ist eine technologieoffene Lösung, welche auch nicht kabelgebundene Datenübertragungswege ermöglicht, wünschenswert. In diesem Zusammenhang sollte § 4 GEIG-E durch die Aufnahme eines Satzes wie folgt ergänzt werden: „Die erforderliche Leitungsinfrastruktur umfasst eine geeignete Leitungsführung für *Elektroleitungen*. *Gleiches gilt für Datenleitungen, sofern die Leitungsinfrastruktur nicht über das Mobilfunknetz angebunden wird.* ...“.

**b) § 4 GEIG-E – Leitungsinfrastruktur weiter fassen**

Laut Definition in § 4 GEIG-E besteht Interpretationsspielraum dahingehend, ob verlegte Erdkabel zur Leitungsinfrastruktur gehören. Diesem Interpretationsspielraum sollte mit einer Klarstellung begegnet und als technologieoffene, wirtschaftliche und dem Brandschutz angemessen vorbereitenden Möglichkeiten der Leitungsführung ausgestaltet werden. Wir schlagen daher vor, § 4 GEIG-E durch die Begrifflichkeit „verlegte Leitungen“ wie folgt zu ergänzen: „... Die Umsetzung kann durch *verlegte Leitungen*, *Leerrohre*...“.

#### **4. § 5 GEIG-E – Errichtung eines Ladepunktes**

##### **a) § 5 Abs. 1 GEIG-E – Gesetzliche Mindestanforderungen**

Zur verbindlichen Schaffung von Standards sollte eine klare Definition der zugrundeliegenden Norm für die Errichtung der Ladepunkte festgelegt werden.

##### **b) § 5 Abs. 1 GEIG-E – Gesetzliche Mindestanforderungen**

Die nachgelagerten Prüfungen durch Behörden (z.B. Bauamt) sind zeitlich nicht sicher kalkulierbar. In dem Fall der Errichtung zahlreicher Ladepunkte, sind nach unserer Einschätzung die Behörden mit einem enorm hohen zusätzlichen Aufwand betraut, welcher maßgeblich zu Verzögerungen beim Aufbau der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität beiträgt. Wir empfehlen daher die kommunalen Ämter mit ausreichend Personal auszustatten.

#### **5. § 13 GEIG-E - Ausnahmen**

##### **a) § 13 Abs. 1 GEIG-E – Ausnahmen bei relativ hohen Kosten**

Die bereits im Gesetzentwurf vorgesehenen Ausnahmen sollten ergänzt werden insofern, als die Maßnahmen bei Einhaltung von Abstandsflächen oder entgegenstehenden Brandschutzvorgaben nicht wirtschaftlich umsetzbar sind. Diese weitere Ausnahme ist auch europarechtlich (Artikel 8 Abs. 1 der Gebäuderichtlinie) möglich, da danach die „Systemanforderungen ... für Ersetzung und Modernisierung von gebäudetechnischen Systemen festgesetzt und insoweit angewandt [werden], als dies technisch, funktionell und wirtschaftlich realisierbar ist“.

##### **b) § 13 Abs. 2 GEIG-E – Ausnahmen für öffentliche Gebäude**

Der ZIA bedauert, dass der Gesetzentwurf eine Nutzung des von der Gebäuderichtlinie in Artikel 8 Abs. 6 lit. d) eröffneten Wahlrechts zur Schaffung einer Ausnahme für öffentlich genutzte Gebäude vorsieht. Hierdurch werden Potentiale zur Schaffung von Akzeptanz verschenkt. Würde keine wie in § 13 Abs. 2 GEIG-E vorgesehene Ausnahme geschaffen, könnte die öffentliche Hand bei der Nutzung von öffentlichen Gebäuden besser ihrer Vorbildfunktion nachkommen. Zudem sollte der Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum gefördert werden und vor allem dort ein Ausbau erfolgen.

## **6. § 14 GEIG-E - Bußgeldvorschriften**

Wir weisen an dieser Stelle nochmals auf die Notwendigkeit einer sinnvollen und praxisnahen Ausgestaltung der finanziellen Förderung hin. Diese ermöglicht eine stärker am tatsächlichen Bedarf orientierte Umsetzung, welche eine höhere Akzeptanz schaffen würde.

## **7. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Die Erfahrungswerte unserer Mitgliedsunternehmen überschreiten die angenommenen Fallkosten von 2.300 Euro im Neubau und 2.700 Euro bei einer Modernisierung um ein Vielfaches.

Im Neubau muss der erforderliche Platz für den Verteilerraum zur Verfügung gestellt werden. Bei durchschnittlichen Baukosten von 2.500 €/m<sup>2</sup> im Kellergeschoss sind die Kostenannahmen des Gesetzgebers bereits aufgebraucht, ohne die benötigte Leitungsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Als besondere Herausforderung müssen im Neubau die Stellplätze überwiegend in Tiefgaragen geschaffen werden. Hierfür sind aufgrund der hohen Brandlastbewertung kostenintensive brandschutztechnische Lösungen erforderlich. Diese Problematik wird bisher nicht ausreichend thematisiert und berücksichtigt. Auch vor dem Hintergrund, dass der Brandschutz durch den Eigentümer sicherzustellen ist und die Brandlast durch die Ladeinfrastruktur möglicherweise auch durch Dritte eingebracht wird, können sich zusätzliche Problemfelder ergeben.

Für die Modernisierung zeichnet sich ein ähnliches Bild. Unter Berücksichtigung der erforderlichen Erdarbeiten, Materialkosten für die Infrastruktur und der Arbeitskosten muss man von einem vielfachen Kostenansatz pro Fall im Vergleich zur Annahme des Gesetzgebers ausgehen. Allein die Kosten für die erforderliche TÜV-Abnahme brauchen die Hälfte der vom Gesetzgeber angenommenen Belastung auf. Zusätzliche Brandschutzanforderungen in den bestehenden Verteilerräumen der Bestandsgebäude aufgrund höherer Brandlasten verursachen weitere Kosten.

Die als Konsequenz entstehenden zusätzlichen Kosten werden die Baukosten zusätzlich steigern und letztendlich Mieterinnen und Mieter belasten. Vor diesem Hintergrund ist die Schaffung einer entsprechenden Förderung der Infrastruktur für die Elektromobilität dringend erforderlich.

## **8. Artikel 8 Abs. 7 der Gebäuderichtlinie**

Die Abgrenzung zu resultierenden Ausbaukosten des öffentlichen Versorgungsnetzes sowie der vorgelagerten Netze, deren Kostentragung in der Netzanschlussverordnung (NAV) geregelt sind, ist nicht ausreichend erfolgt. Zu beachten ist, dass die Kosten aufgrund zu verstärkender Hausanschlüsse für Ladeinfrastruktur einen erheblichen Anteil an den Kosten,

wie in den grundsätzlichen Anmerkungen angeführt, für den Ausbau darstellen. Der sich in Artikel 8 Abs. 7 der Gebäuderichtlinie ergebene Betrachtungshorizont wird hier nicht umgesetzt.

Abschließend möchten wir erwähnen, dass es wichtig ist, dass es der bestehenden Technologieoffenheit und marktwirtschaftlichen Prinzipien überlassen bleiben sollte, die energetisch günstigste, emissionsärmste und wirtschaftlichste Lösung für die Integration von Ladeinfrastruktur in den Gebäudebereich zu erschließen.

Überdies sehen wir die Immobilienwirtschaft nicht als einzigen Adressaten für die Lösung dieser Aufgabe. Die Wirtschaftszweige Automobilindustrie, Batteriehersteller, Netzbetreiber und Stromversorger müssen sich an den Kosten für den Ausbau der Infrastruktur beteiligen, da sie zukünftig die Produkte verkaufen werden, die diese Infrastruktur benötigen. Gerne sind wir bereit, an einer konstruktiven Diskussion zur Lösung dieser Zukunftsaufgaben mitzuwirken und unser Knowhow einzubringen.

07.05.2020

#### **Kontakt**

Judith C. Nikolay  
Abteilungsleiterin Grundsatzfragen der Immobilienwirtschaft  
Tel: +49 30 2021 585 - 25  
E-Mail: [Judith.Nikolay@zia-deutschland.de](mailto:Judith.Nikolay@zia-deutschland.de)

Dr. Cornelia Jourdan  
Senior Referentin Recht  
Tel: +49 30 2021 585 - 27  
E-Mail: [Cornelia.Jourdan@zia-deutschland.de](mailto:Cornelia.Jourdan@zia-deutschland.de)

Philipp Matzke  
Senior Referent Energie- und Klimaschutzpolitik, Gebäudetechnik  
Tel: +49 30 2021 585 - 47  
E-Mail: [Philipp.Matzke@zia-deutschland.de](mailto:Philipp.Matzke@zia-deutschland.de)

Tim Röder  
Referent Energie- und Klimaschutzpolitik  
Tel: +49 30 2021 585 - 22  
E-Mail: [Tim.Roeder@zia-deutschland.de](mailto:Tim.Roeder@zia-deutschland.de)