



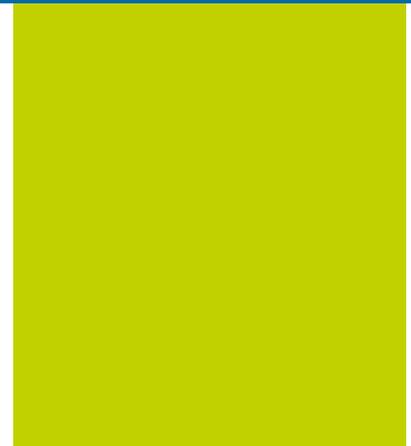
**Lotsenstelle**  
für alternative Antriebe



**ENERGIEAGENTUR**  
Rheinland-Pfalz

# Verpflichtende Ladeinfrastruktur an Immobilien

Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz  
und die Europäische Gebäuderichtlinie



# Einleitung

## Der Charme vom „Sowieso“: Laden, wo und wenn man sowieso parkt

Der Technologiewandel im motorisierten Verkehr hin zu Elektroantrieben ist zweifelsohne nur ein Baustein der Mobilitätswende. Eingebettet in ein Bündel von Maßnahmen zur Verkehrsreduktion und zur Förderung des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs, ist seine Bedeutung jedoch für sehr viele Menschen im Alltag direkt spürbar.

E-Pkw sind heute für die Nutzung sowohl im Privatleben als auch im beruflichen Kontext absolut tauglich. Mit zunehmender Zahl von Elektrofahrzeugen auf der Straße, im Unternehmen, sowie im Bekannten- und Familienkreis nimmt das ‚Fremdeln‘ mit der neuen Technologie bei vielen Menschen ab. Der Bestand und vor allem die Neuzulassungen wachsen, und immer mehr Autofahrerinnen und -fahrer können sich vorstellen, in Zukunft auf einen E-Antrieb zu wechseln.

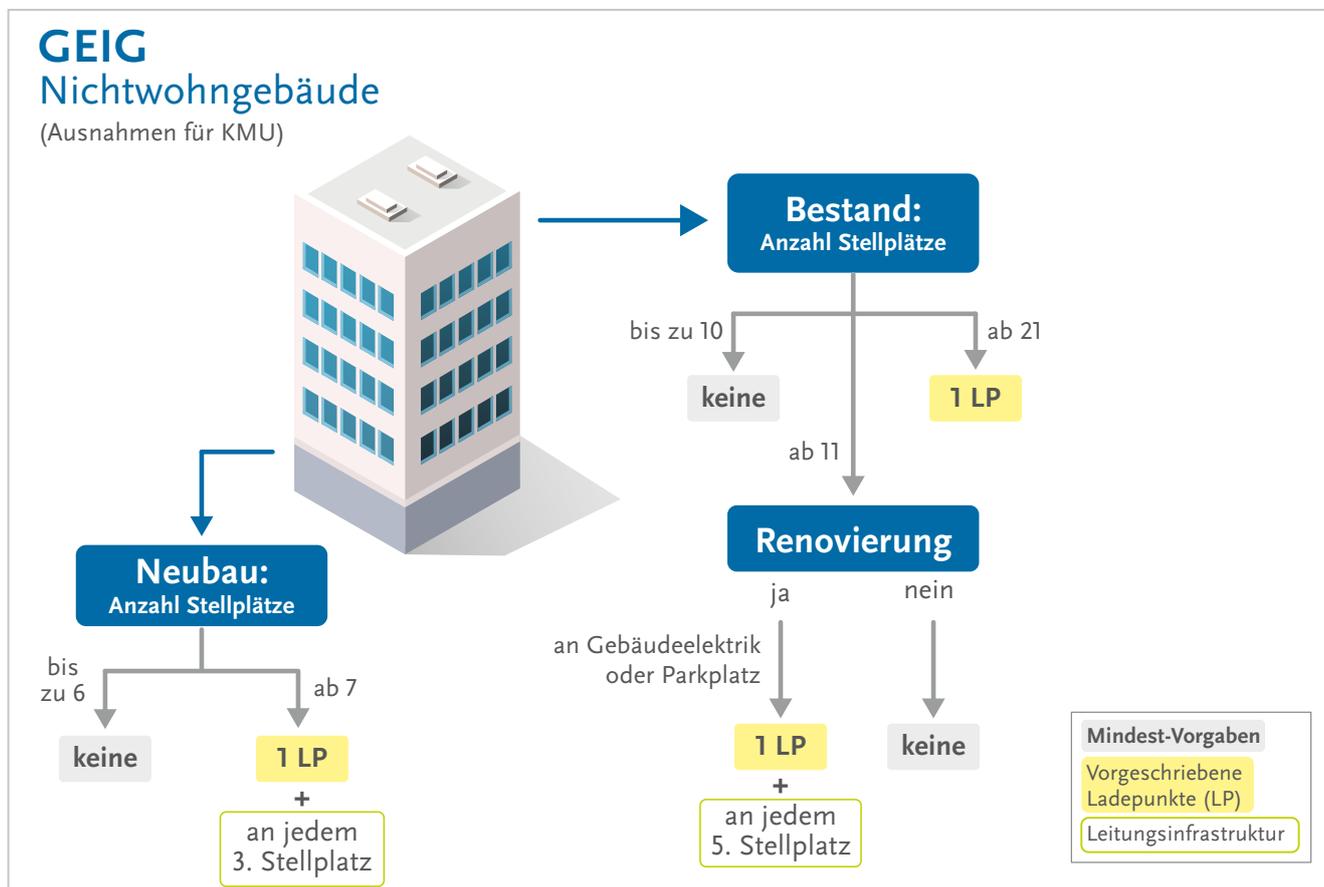
Ein entscheidender Faktor, diesen Trend fortzusetzen, ist eine bedarfs- und nutzerorientierte Ladeinfrastruktur. Und zwar nicht nur entlang der Fernstraßen. Eine von vielen schönen Neuerungen der Elektromobilität ist: Man kann das Auto ‚tanken‘, wenn es sowieso steht. Dies kann zuhause, auf der Arbeit, beim Einkauf oder auch beim Arzt- oder Behördentermin sein. Immer dann, wenn man eigentlich etwas anderes erledigt.

Genau auf diese Szenarien zielen die europäische Gebäuderichtlinie und das deutsche **„Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz“**, kurz **GEIG**, die wir Ihnen im Folgenden vorstellen werden. Sie erfahren, welche Verpflichtungen bereits gelten und welche ‚ins Haus stehen‘, welche Lösungen möglich sind und worauf Sie besonders achten müssen und sollten.



# Die Regelungen des GEIG im Überblick

## Eigentümer größerer Immobilien müssen handeln



Immer mehr Gebäudeeigentümer entscheiden sich inzwischen von selbst für einen Ladepunkt am Wohnhaus oder der Gewerbeimmobilie. Verpflichtend ist dies für kleine Immobilien jedoch nicht. Prinzipiell betroffen vom Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) sind zwar alle **Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer**, jedoch knüpfen die Vorschriften an die **Anzahl der Stellplätze** an.

Differenziert wird zudem, ob es sich um ein Wohngebäude oder Nichtwohngebäude, um einen Neubau oder ein Bestandsgebäude handelt. Für letztere sieht das GEIG umfangreiche Maßnahmen vor, wenn im Rahmen einer „größeren Renovierung“ (siehe Folgeseite) die Elektrik oder der Parkplatz renoviert wird.

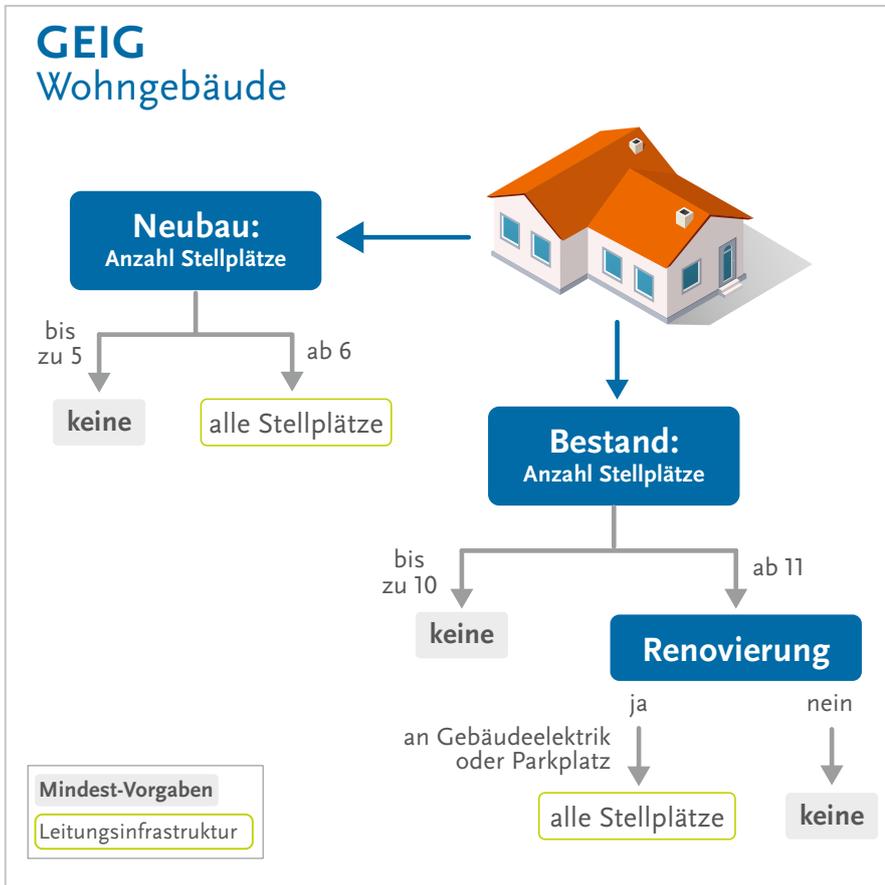


### Öffentliche Gebäude

Das GEIG gilt auch für öffentliche Gebäude.

- „Öffentliche Gebäude“ meint hier Gebäude im Besitz oder in der Nutzung öffentlicher Einrichtungen wie Behörden im Sinne der EU-Energieeffizienzrichtlinie.
- Ist das Gebäude im Besitz der Kommune, muss sie sich selbst um die Umsetzung kümmern.
- Ist die Kommune Pächter oder Mieter des Gebäudes, sollte sie den Kontakt mit dem Immobilienbesitzer suchen.

## Was genau muss errichtet werden?



### **i** Mehr Informationen

- ▶ Vertiefende Hinweise zum GEIG finden Sie auf unserer Website „Rechtliche Aspekte“
- ▶ „Ladeinfrastruktur an und im Gebäude“ im Klappmenü

Sie erreichen die Seite über den QR-Code:



In der aktuellen Fassung gibt das GEIG nur in wenigen Fällen die Errichtung eines Ladepunktes vor (siehe Grafik). Häufiger wird die Verlegung von Leerrohren im Neubau und bei „größeren Renovierungen“ gefordert, damit bei einer nachträglichen Installation von Ladeinfrastruktur keine großen baulichen Veränderungen mehr vorgenommen werden müssen. Prinzipiell gilt das GEIG nur für Stellplätze, die sich im Gebäude oder angrenzend daran befinden.

Eine „größere Renovierung“ laut GEIG umfasst mehr als 25 % der Oberfläche der Gebäudehülle. Umfasst diese die Elektrik oder den Parkplatz, ist die Renovierungsklausel anzuwenden.



### Fristen und Ausnahmen

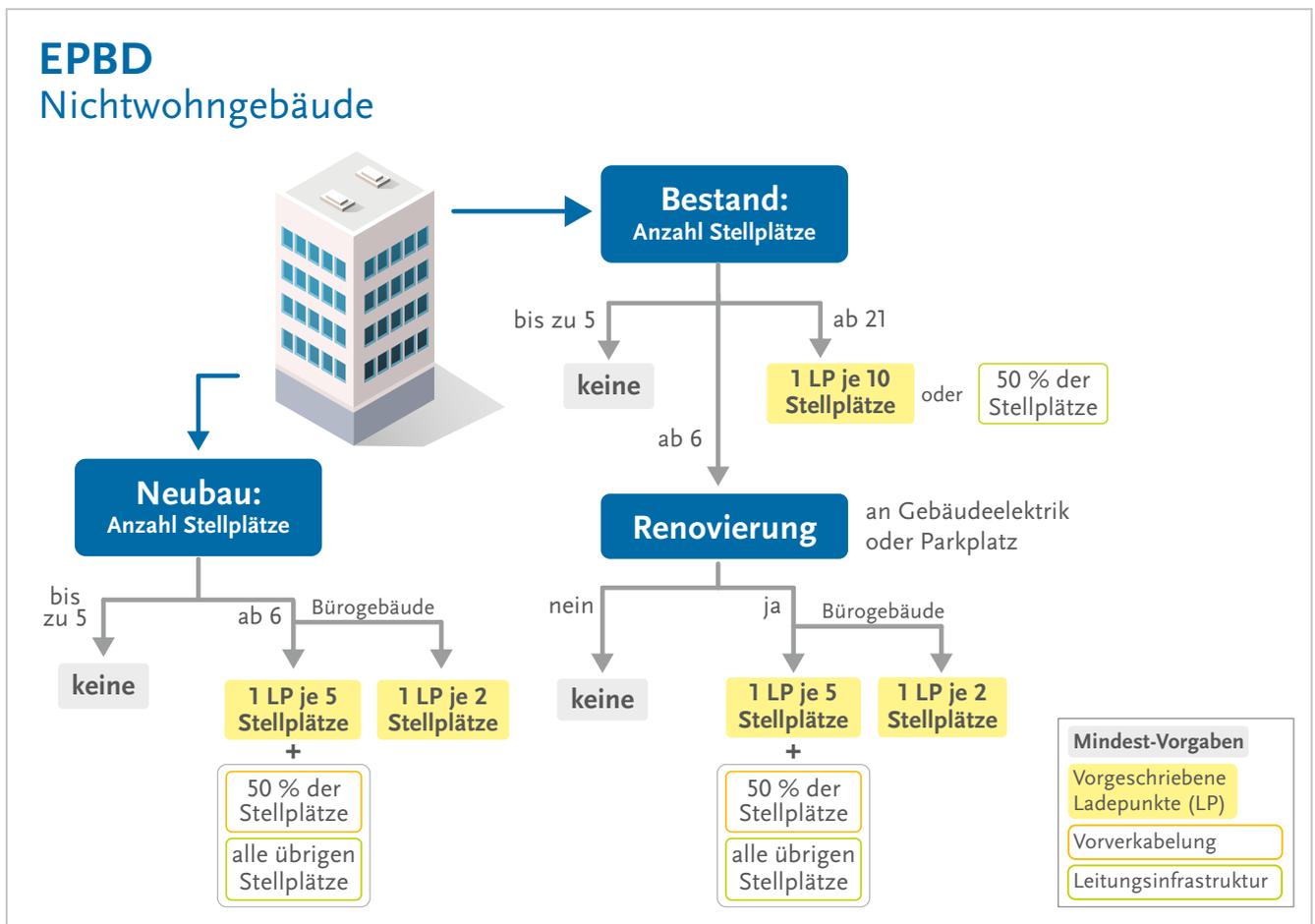
- Für Nichtwohngebäude ohne Renovierung gilt eine Umsetzungsfrist „nach dem 01. Januar 2025“.
- Ausnahmen: für KMU ((kleine und mittlere Unternehmen) oder bei unverhältnismäßig hohen Kosten (> 7 %) im Rahmen einer Renovierung
- Quartierslösungen sind möglich

# Ausblick: Verschärfungen in Aussicht

## Innerhalb der nächsten zwei Jahre muss das GEIG überarbeitet werden

Das deutsche Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz aus dem Jahr 2021 fußt auf der europäischen „Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“, auf Englisch „Energy Performance of Buildings Directive“ (EPBD). Sie enthält umfassende Vorschriften, die die Energieeffizienz von Neubauten und im Gebäudebestand in der Europäischen Union substantiell verbessern sollen. Die EPBD wurde im Jahr 2024 novelliert, um die europäischen Klimaschutzziele zu erreichen.

Dabei wurde auch der Passus über nachhaltige Mobilität an Gebäuden (jetzt Artikel 14) überarbeitet. Deutschland ist nun verpflichtet, die Vorschriften der Richtlinie in deutsches Recht zu überführen. Dies muss bis Mai 2026 passieren. Bereits heute ist also absehbar, dass sich die Vorschriften des GEIG verschärfen werden. Die genaue Ausgestaltung des neuen GEIG ist noch unklar, das gilt auch für die aktuell bestehende Ausnahme für kleinere und mittlere Unternehmen.



## Die Änderungen im Überblick

Zwar wird es Übergangsfristen geben. Dennoch sollten sich Eigentümerinnen und Eigentümer bereits heute mit den anstehenden Neuregelungen vertraut machen, um eine aufwändige Um- und Nachrüstung innerhalb der nächsten Jahre zu vermeiden.

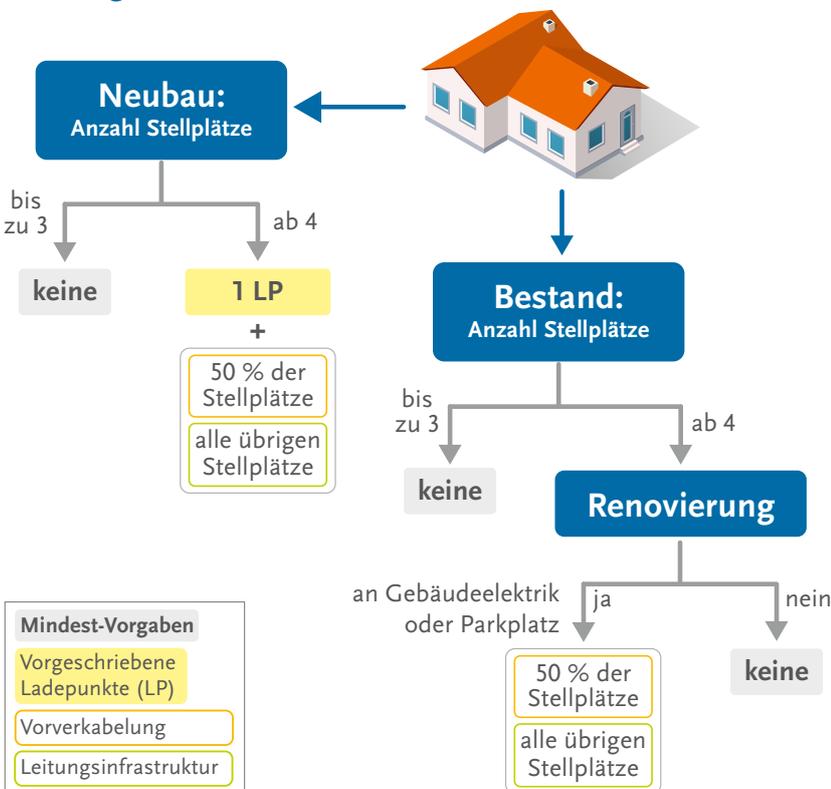
Idealerweise wird Ladeinfrastruktur am Gebäude jetzt schon mindestens nach EPBD-Vorgaben geplant und installiert.



### Fristen und Ausnahmen

- Für bestehende Nichtwohngebäude ohne Renovierung gilt die Umsetzungsfrist bis zum 01. Januar 2027, falls noch kein Ladepunkt realisiert wurde.
- Für öffentliche Einrichtungen sieht die EPBD eine Übergangsfrist bis zum 01. Januar 2033 vor.
- Ausnahme: Unverhältnismäßig hohe Kosten (>10 %) bei einer Renovierung

## EPBD Wohngebäude



## Öffentliche Gebäude



# Ladeinfrastruktur am Gebäude sinnvoll planen

## Wie viel und was? Die Nutzung ist ausschlaggebend

### Anzahl und Art der Ladepunkte

Wo heute oder in naher Zukunft erhöhte Ladevorgänge durch die Nutzenden einer Immobilie absehbar sind, darf die Ladeinfrastruktur gerne großzügig dimensioniert werden und über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen.



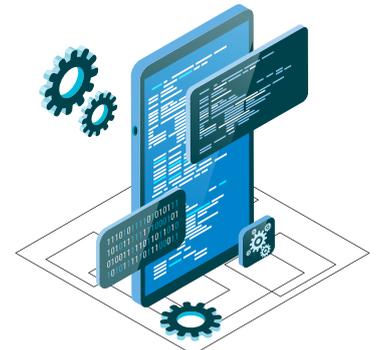
In Wohngebäuden und auch für das Laden von Firmenfahrzeugen oder Dienstwagen am Unternehmen empfiehlt sich eine **1:1-Auslegung** – d. h. ein Ladepunkt pro Fahrzeug.

Das GEIG macht noch keine expliziten Vorgaben zur Art der Ladetechnik. Da es sich bei den geforderten Ladepunkten jedoch um Einrichtungen handelt, die dem Laden von Automobilen dienen, sollte eine wandhängende **Wallbox** Minimalstandard sein. Freistehende Ladestationen machen nur unter Umständen Sinn, zum Beispiel wenn die Ladeinfrastruktur öffentlich zugänglich sein soll. Dann greifen weitere gesetzliche Vorschriften.

### Auslegung des Hausanschlusses

Die Kapazität des Stromanschlusses im Gebäude ist häufig das Nadelöhr für Ladeinfrastruktur. Besteht hier noch Puffer, erspart dies langwierige und oft teure Ertüchtigungen. Bei der Planung sollte berücksichtigt werden, dass der Strombedarf in Immobilien tendenziell ansteigen wird, nicht zuletzt durch den Einsatz von elektrisch betriebenen Heizsystemen wie Wärmepumpen. Diese haben vor dem Laden Vorrang.

Alternativ zu Änderungen in der Hardware können auch Softwarelösungen eingesetzt werden: **Energiemanagementsysteme** ermöglichen intelligente (gestaffelte oder zeitlich gestreckte) Ladevorgänge, um Verbrauchsspitzen zu kappen. Dadurch kann in etlichen Fällen eine Erhöhung der Anschlusskapazität vermieden werden. Die Art des Ladens sollte sich den Bedarfen im Gebäude anpassen. Ausschlaggebend ist hier vor allem, wie viele Fahrzeuge gleichzeitig laden, wann der Ladevorgang abgeschlossen sein soll und zu welcher Tageszeit das Laden passiert.



### Einbindung von Erneuerbaren Energien

Fortschrittliche Energiemanagementsysteme können das Laden mit der Erzeugung von erneuerbarem Strom koppeln. Idealerweise sogar mit Strom, der direkt auf oder am Gebäude durch **Photovoltaikanlagen oder Solarcarports** erzeugt wird. Auch wenn hier höhere Investitionskosten anfallen, so ist der Preis für das Laden in dieser Variante – vor allem bei abgestimmter Nutzung ohne Batteriespeicher – unschlagbar günstig und klimafreundlich.





## Umsetzungsbeispiel

### Parkplatzsanierung beim Landesuntersuchungsamt in Trier

Im Rahmen einer umfangreichen Parkplatzsanierung an der **Liegenschaft „Maximineracht“ des Landesuntersuchungsamtes in Trier** wurden die Mindestanforderungen des GEIG sogar übertroffen: Laut Gesetz hätte jeder fünfte der 45 Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur für E-Mobilität ausgestattet werden müssen. Tatsächlich wurden 40 % dafür vorbereitet – insgesamt können nun 18 Ladepunkte installiert werden.

Ebenfalls wurden direkt eine Wallbox installiert sowie zusätzlich zwei Ladestationen für E-Bikes errichtet.

Dank der neuen Solarcarports kann ein Teil des Ladestroms direkt vor Ort erzeugt werden.



#### Eckdaten zum Umsetzungsbeispiel „Landesuntersuchungsamt Trier“

- Dauer der Maßnahme: ca. ein Jahr
- Kosten für die Infrastruktur: ca. 90.000 Euro
- Erhöhung der Netzanschlusskapazität um 130 kW (bis zu 250 kW Spitzenlast)
- Zusätzliche Errichtung eines Solar-Carports mit einer Leistung von 65 kWp und einer Stromerzeugung von ca. 53.000 kWh pro Jahr (Kosten: ca. 184.000 Euro)
- Projektmanagement: Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB) Rheinland-Pfalz

# Impressum

## Kurzvorstellung

Die **Energieagentur Rheinland-Pfalz** unterstützt als kompetente Dienstleisterin Kommunen und ihre Bürgerinnen und Bürger in Rheinland-Pfalz bei der Umsetzung ihrer Aktivitäten zur Energiewende und zum Klimaschutz. Sie vermittelt Wissen, moderiert Prozesse, initiiert und begleitet Projekte, gibt Impulse und motiviert in den Bereichen Erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Energiesparen. Mitarbeitende in den Regionalbüros unterstützen vor Ort bei der Durchführung regionaler Projekte. Damit trägt die Landesenergieagentur dazu bei, die Klimaschutzziele des Landes, des Bundes und der Europäischen Union zu erreichen. Die Energieagentur Rheinland-Pfalz GmbH wurde als Einrichtung des Landes gegründet. Sie informiert unabhängig sowie produkt- und anbieterneutral.

## Herausgeber

Energieagentur Rheinland-Pfalz GmbH

## Redaktion

Mitarbeitende der  
Energieagentur Rheinland-Pfalz GmbH

## Bildnachweise:

Alle Bilder und Grafiken stammen von der Energieagentur Rheinland-Pfalz GmbH

## Gestaltung

Claudia Divivier,  
Energieagentur Rheinland-Pfalz GmbH

**Stand:** September 2024



## Nützliche Links: Informations- und Beratungsangebote

### Lotsenstelle für alternative Antriebe in Rheinland-Pfalz

- ▶ Lernen Sie unser [Informations- und Beratungsangebot](#) für Kommunen und Unternehmen kennen.
- ▶ Finden Sie unsere nächsten [Veranstaltungen](#) und nutzen Sie unser digitales Tool [Elektroflottenplaner](#) – mit **Ladeinfrastruktur-Kostenrechner**.
- ▶ Erfahren Sie hier noch [mehr über alternative Antriebe](#), zum Beispiel zu Antriebsformen, Klima- und Umweltaspekten, E-Carsharing, Rechtsvorschriften und Wirtschaftlichkeit.



### Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur

- ▶ Die [bundeseigene Organisation](#) koordiniert und steuert Aktivitäten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland, bündelt Daten und hält umfangreiche Informationen vor.



Energieagentur Rheinland-Pfalz GmbH  
Trippstadter Straße 122 | 67663 Kaiserslautern  
E-Mail: [info@energieagentur.rlp.de](mailto:info@energieagentur.rlp.de)

[www.energieagentur.rlp.de](http://www.energieagentur.rlp.de)

 [energie.rlp](https://www.facebook.com/energie.rlp)

Lotsenstelle gefördert durch:



**RheinlandPfalz**

MINISTERIUM FÜR  
WIRTSCHAFT, VERKEHR,  
LANDWIRTSCHAFT  
UND WEINBAU

Energieagentur Rheinland-Pfalz  
gefördert durch:



**RheinlandPfalz**

MINISTERIUM FÜR  
KLIMASCHUTZ, UMWELT,  
ENERGIE UND MOBILITÄT