

## Ladeinfrastruktur für E-Mobility in Deutschland: Der Handel will intelligente und flexible Ladekonzepte für das GEIG

Schon der Name klingt kompliziert: Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz, kurz GEIG. Mit dem neuen Gesetz will die Bundesregierung die Voraussetzungen an die Infrastruktur von Gebäuden schaffen und die Elektromobilität pushen.



Allerdings steckte das Gesetzesvorhaben monatelang als Zankapfel der Koalitionsparteien in den Bundestagsberatungen fest. Inzwischen ist aber Bewegung in die Sache gekommen und nach dem Bundestag hat nun auch der Bundesrat das GEIG durchgewunken.

Der Handelsverband Deutschland (HDE) und der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) haben zum GEIG ein Positionspapier erarbeitet. Federführend mitgewirkt hat Jan-Oliver

Heidrich, EHA-Geschäftsführer und Vorsitzender Energieausschuss beim HDE. Im Interview erläutert Heidrich, warum die Ausgestaltung des GEIG für den Handel von großer Bedeutung ist.

**Frage: Warum gibt es das GEIG und wie soll das Gesetz die Ladeinfrastruktur aufbauen helfen?**

Für den Erfolg der E-Mobility ist die Ladeinfrastruktur maßgeblich. Das GEIG soll den Ausbau dieser Struktur im Gebäudebereich beschleunigen und macht entsprechende Vorgaben für Wohn- und Nichtwohngebäude mit größeren Parkplätzen. Die privaten Ladepunkte allein werden nämlich den Bedarf nicht decken können und deshalb brauchen wir zusätzlich welche im öffentlich zugänglichen Raum, das heißt an Straßen aber eben auch auf den Parkplätzen des Handels.

**Frage: Was sind die relevanten Punkte für den Handel?**

Das GEIG sieht vor, dass in neu errichteten Handelsimmobilien mit mehr als sechs Stellplätzen künftig jeder dritte Stellplatz mit Leerrohren für Elektrokabel auszustatten ist und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet werden muss. In bestehenden Immobilien mit mehr als 20 Stellplätzen muss spätestens ab 2025 ein Ladepunkt gebaut werden, im Falle größerer Renovierungen schon vorher.

Ausnahmen soll es für Gebäude geben, die im Eigentum von

kleinen und mittelständischen Unternehmen [KMU] sind und von ihnen genutzt werden – oder für Bestandsgebäude, falls die Kosten für die Lade- und Leitungsinfrastruktur sieben Prozent der Gesamtkosten einer größeren Renovierung überschreiten.

**Frage: Was kritisieren die Verbände HDE und BDEW am neuen Gesetz?**

Beim GEIG handelt es sich um die Umsetzung einer äußerst vage formulierten EU-Richtlinie in deutsches Recht. Ähnlich unbestimmt und mit lediglich 16 Paragraphen sehr kurz gehalten, ist leider auch das deutsche Gesetz. Beispielsweise wird nicht definiert, was genau ein Ladepunkt ist. Fragwürdig finden wir zudem, dass das GEIG ohne hinzuschauen quasi „mit der Gießkanne“ Infrastruktur verordnet werden sollte. Wir hätten uns gewünscht, dass anstelle der starren Vorgaben intelligente und flexible Ladekonzepte in Höhe derselben Ladeleistung als Alternative festgeschrieben worden wären.

Wir freuen uns dennoch, dass wir den Prozess im Sinne unserer Kunden positiv unterstützen konnten. So können nun, mit der finalen Version des GEIG, Eigentümer mit mehreren Liegenschaften ihre Verpflichtungen bündeln. Das heißt, dass dort, wo eine hohe Nachfrage besteht eine Mehrzahl an Schnellladepunkten angeboten werden kann. Im Umkehrschluss bedeutet es, dass ein sinnloser Bau von langsamen Ladeinfrastrukturen an Orten mit einer geringen Nachfrage vermieden wird. Hiermit können lokale und regionale Bedürfnisse besser gedeckt und an die Standzeiten der Autos auf dem jeweiligen Parkplatz angepasst werden. Ziel muss es sein, dass in der Zeitspanne eines Einkaufs auch

tatsächlich ein Auto betankt werden kann.

Frage: Erklären Sie bitte, welche Ladeinfrastruktur brauchen wir zukünftig?

Das Reiner Lemoine Institut hat gerade eine Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030“ veröffentlicht. Die Forscher haben dafür nicht wie bisher üblich eine feste Quote von Ladepunkten für die Gesamtzahl der E-Fahrzeuge festgelegt, sondern die verschiedenen Ladesituationen (zu Hause, unterwegs, Schnellladen, Langsamladen, etc.) in Beziehung zueinander gesetzt und ihre Abhängigkeit voneinander berücksichtigt. Im Zentrum der Überlegungen stehen also die verladenen Energiemengen und nicht die Zahl der E-Fahrzeuge.

Diese Herangehensweise erlaubt es, neue technische Entwicklungen wie das Laden mit höheren Leistungen (HPC-Laden) zu berücksichtigen und stellt die Bedürfnisse der Nutzenden in den Mittelpunkt. Aufgrund zukünftig besserer Verfügbarkeit von privater Ladeinfrastruktur und der steigenden Ladeleistung von E-Fahrzeugen prognostiziert die Studie den Anteil privater Ladevorgänge bis 2030 auf 76 bis 88 Prozent, das heißt, wir werden vergleichsweise wenig Bedarf für die kurzen Zwischenladevorgänge haben. Wenn auch verbessert, bedeutet das GEIG weiterhin nur den Ausbau der Ladeinfrastruktur, nicht jedoch die gezielt qualitative Ausprägung mit Blick auf das Nutzungsverhalten.

Frage: Wie bewerten Sie die Lastenverteilung beim Ausbau der Ladeinfrastruktur? Ist der Handel der

## Leidtragende?

Die Ladeinfrastruktur umfasst vier Bereiche: Bau der Leerrohre, Netzanschluss, Errichtung der Ladesäulen und Betrieb der Ladesäulen. Aktuell soll alles dem Handel aufgebürdet werden und das finde ich extrem unfair. Die Branche wird gezwungen, unwirtschaftliche Investitionen in die E-Mobility zu tätigen, obwohl diese mit unserem Geschäftsmodell gar nichts zu tun hat.

Für eine gerechtere Lastenverteilung sollte zum Beispiel auch die Autoindustrie in die Pflicht genommen werden. Tesla geht diesen Weg bereits und investiert stark in die Ladeinfrastruktur. Der Handel hilft gerne mit Stellplätzen und Leerrohren sowie natürlich unseren Kunden.



Jan-Oliver Heidrich, EHA Geschäftsführer und Vorsitzender des Energieausschusses beim Handelsverband Deutschland HDE