

Positionspapier

EU-Effizienzvorgaben mit Augenmaß umsetzen

Umsetzung der EPBD in nationales Recht



1. Einleitung

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich zum Pariser Klimaabkommen und dem Ziel eines EU-weit klimaneutralen Straßenverkehrs bis zum Jahr 2050. Die Strategie der Automobilindustrie zur Reduktion ihres CO₂-Fußabdrucks geht unterdessen weit über die Nutzungsphase der Fahrzeuge hinaus. Der Dekarbonisierung der eigenen Produktionsstandorte kommt dabei eine besondere Rolle zu: Neben der industriellen Stromeigenversorgung, dem Bezug von erneuerbarem Strom über Direktstromlieferverträge und dem Einsatz von klimaneutralen Gasen wie Biomethan und Wasserstoff werden hohe Investitionen in die Energieeffizienz der Standorte getätigt, in energieeffiziente Produktionsanlagen ebenso wie in die Elektrifizierung bis hin zum Einsatz künstlicher Intelligenz zur Optimierung von Energieverbräuchen.

Energieeffizienz ist in der Automobilindustrie fest verankert. In den vergangenen Jahren hat der krisenbedingte Anstieg der Erdgas-Preise zu einer erheblichen Beschleunigung bei der Umsetzung von Effizienzmaßnahmen in der Automobilindustrie geführt. Mit dem Start des zweiten europäischen Emissionshandels (ETS-2) wird zudem ein verlässlicher CO₂-Minderungspfad für die Sektoren Gebäudewärme und Industrie eingeführt. Der CO₂-Deckel wird absehbar zu weiter ansteigenden Preisen für fossile Energieträger führen und deren Einsatz in der Industrie zunehmend unwirtschaftlich werden lassen. Der Ausstieg aus fossilen Energieträgern in Gebäudewärme und Industrie ist damit grundsätzlich vorgezeichnet.

Trotz dieser neuen wirtschaftlichen Wirklichkeiten geben 70 Prozent der Industrieunternehmen an, vorrangig zur Erfüllung von gesetzlichen Vorgaben in Energieeffizienz zu investieren.¹ Oftmals erfolgen Investitionen in Effizienzmaßnahmen also aus der Notwendigkeit heraus, gesetzliche Anforderungen und Effizienzstandards zu erfüllen – obwohl sie wirtschaftlich nicht rentabel sind. Dies stellt bereits heute eine erhebliche Belastung in der Transformation und eine Benachteiligung deutscher Industrieunternehmen im internationalen Standortwettbewerb dar.

Mit der EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie (EPBD) kommen neue Anforderungen an die Energieeffizienz hinzu. Dabei könnten insbesondere die Mindesteffizienzstandards für Nichtwohngebäude zu erheblichen zusätzlichen Belastungen für die Automobilindustrie führen. Bei der nationalen Umsetzung der Anforderungen sind daher pragmatische und wirtschaftlich tragfähige Lösungen gefragt. Nur mit klaren Definitionen und angemessenen Ausnahmeregelungen, längeren Umsetzungsfristen und technologieoffenen Erfüllungsoptionen können weitere negative Auswirkungen vermieden werden.

¹ EEI-Energieeffizienz-Index Wintererhebung 2024/25

2. Die Umsetzung der EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie in nationales Recht

Die Automobilindustrie erkennt an, dass gesetzliche Anforderungen an die Energieeffizienz neben dem ETS-2 eine wichtige ergänzende Rolle einnehmen können, insbesondere um das sog. Mieter/Vermieter-Dilemma zu überwinden. Mit Sorge wird jedoch betrachtet, dass die Gebäudeeffizienzrichtlinie, die bis Mai 2026 in nationales Recht umzusetzen ist, gesetzliche Anforderungen vorrangig für Nichtwohngebäude vorsieht. Mit Blick auf die Standorte der Automobilindustrie ist festzuhalten, dass die Unternehmen ein erhebliches wirtschaftliches Eigeninteresse an der Reduktion und Optimierung ihrer Energieverbräuche haben. Ein Zwang zur Umsetzung von unwirtschaftlichen Effizienzmaßnahmen würde die Industrie in wirtschaftlich ohnehin herausfordernden Zeiten zusätzlich belasten und ist daher unbedingt abzulehnen.

Mit Blick auf die Anforderungen der EPBD sind es vor allem die vorgesehenen Mindesteffizienzstandards zur Sanierung der ineffizientesten Nichtwohngebäude (MEPS), die zu einer erheblichen Zusatzbelastung für Industrieunternehmen führen werden. Eine Hochrechnung des VDA hat ergeben, dass für die energetische Ertüchtigung der innerdeutschen Standorte der Automobilindustrie zur Umsetzung der EPBD-Vorgaben Kosten in Höhe von insgesamt knapp fünf Mrd. Euro entstehen könnten. Die nationale Umsetzung der EPBD sollte daher in möglichst enger Abstimmung mit der Industrie und so pragmatisch wie möglich erfolgen, um eine kosteneffiziente Transformation der Unternehmensstandorte zu gewährleisten. Europäische Anforderungen sollten dabei eins zu eins, das heißt ohne zusätzliche nationale Verschärfungen, umgesetzt werden.

Das Bekenntnis des Koalitionsvertrages, Spielräume bei der Umsetzung der EPBD auszuschöpfen und eine Verlängerung der Umsetzungsfristen anzustreben, wird von der Automobilindustrie daher ausdrücklich begrüßt. Dabei sollten die Erfahrungen aus anderen EU-Mitgliedstaaten ausgewertet und berücksichtigt werden: Demnach könnten die Anforderungen analog zu anderen Mitgliedstaaten gegebenenfalls auf öffentliche Gebäude beschränkt werden.

Bei der Umsetzung der EPBD in nationales Recht sollten aus Sicht der Automobilindustrie konkret folgende Aspekte berücksichtigt werden:

a. Frühzeitige Definition der Schwellenwerte für Mindesteffizienzstandards, Verlängerung der Umsetzungszeiträume

Die EPBD sieht die Einführung von Mindestanforderungen an die Energieeffizienz für Nichtwohngebäude vor, die sogenannten Minimum Energy Performance Standards (MEPS). Ein zentraler Aspekt ist die Vorgabe, dass bis 2030 mind. 16 Prozent und bis 2033 mind. 26 Prozent der Gebäude mit der schlechtesten Energieeffizienz saniert werden müssen. Die Definition der Schwellenwerte obliegt jedoch den Mitgliedstaaten und ist in Deutschland gesetzlich noch nicht erfolgt. Somit bleibt bislang unklar, welche Gebäude unter „schlechteste Energieeffizienz“ und somit unter die Sanierungspflicht fallen. Die exakte Bestimmung betroffener (Sanierungs-) Objekte muss einfach, praktikabel und eindeutig sein. Sicher nicht betroffene Objekte sollten mit einem möglichst unbürokratischen Vorgehen vorweg und ohne zusätzlichen Nachweis von der Sanierungspflicht ausgenommen werden (z.B. Gebäude mit Baujahr nach Einführung der EnEV 2002).

Um den Unternehmen ausreichend Vorlaufzeiten für die Planung und Umsetzung der Sanierungen einzuräumen, sollte die gesetzliche Umsetzung mit einer klaren Definition der Schwellenwerte schnellstmöglich erfolgen. Schließlich ist zu beachten, dass die Identifikation und Bewertung etwaiger Sanierungsmaßnahmen in Bestandsgebäuden eine intensive Aufbereitung der Datengrundlagen erfordert und eine erhebliche Herausforderung darstellt. Da das Ziel, die Sanierungen bis 2030 abzuschließen, angesichts der knappen Fristen und auch vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels nicht mehr erreicht werden kann, sollten auch die Umsetzungsfristen der Mindesteffizienzstandards verlängert werden. Eine Verlängerung der Umsetzungsfristen um mindestens ein Jahr würde die Gleichzeitigkeit, v.a. erforderlicher Planungs- und Bauleistungen, erheblich entspannen.

b. Ausnahmeregelungen festlegen, Spielräume bei der Umsetzung nutzen

Bei der Definition der Schwellenwerte können die Mitgliedstaaten einerseits zwischen den unterschiedlichen Gebäudekategorien differenzieren und andererseits einzelne Gebäudetypen von den Anforderungen der Richtlinie ausnehmen. Bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht sollten diese Spielräume unbedingt genutzt werden, um die Belastungen für die Industrie so gering wie zu möglich zu halten. So sollten beispielsweise denkmalgeschützte Gebäude, provisorische Gebäude, Gebäude mit generell geringer Nutzung und Gebäude, die absehbar nur noch eine kurze Restnutzungsdauer aufweisen, von der Sanierungspflicht vollständig ausgenommen werden. Zudem sollten interne Wärmelasten berücksichtigt und Gebäude mit hohen internen Wärmelasten ausgenommen werden.

Bei den Mindesteffizienzanforderungen sollte der Fokus grundsätzlich auf die CO₂-Minderung gelegt, nicht jedoch auf den Energieverbrauch abgestellt werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass alle Erfüllungsoptionen technologie-neutral berücksichtigt werden, einschließlich des Einsatzes erneuerbarer Gase. Die Verwendung von zertifiziertem Grünstrom (Herkunftsnachweise, Power-Purchase-Agreements) und gebäudenah erzeugter Solarstrom sind ebenfalls als Erfüllungsoptionen anzuerkennen. Die notwendigen CO₂-Minderungsbeiträge sollten zudem im Rahmen eines standortübergreifenden Poolings erbracht werden können. Ziel einer solchen Pooling-Regelung sollte sein, dass auch solche Investitionen auf das Erreichen der Mindesteffizienzstandards angerechnet werden können, die an anderen Unternehmensstandorten des Konzernverbunds getätigt werden, sofern die gleiche CO₂-Minderungswirkung erzielt wird.

Die vorgesehenen Regelungen zur Einführung einer Solarpflicht sind ebenfalls kritisch zu sehen. In Deutschland hat der Ausbau der Solarenergie die gesetzlichen Ausbauziele zuletzt signifikant übertroffen. Damit ging ein erheblicher Kannibalisierungseffekt und ein Rückgang des Marktwerts von Solarstrom einher. Solaranlagen können daher nur an Unternehmensstandorten mit einer in Relation zur Dachfläche hohen Eigenverbräuchen wirtschaftlich installiert und betrieben werden. Gleichzeitig stehen die Netzbetreiber zunehmend vor der Herausforderung, neue Solaranlagen in das allgemeine Versorgungsnetz zu integrieren. Analog zum Pooling der Effizienzanforderungen sollten auch bei der Solarpflicht nach Artikel 10 EPBD portfolio- bzw. standortübergreifende Lösungen ermöglicht werden, idealerweise auf EU-, mindestens aber auf Bundesebene. Konkret könnten sogenannte Photovoltaik-Konten eine flexiblere Handhabung der Solarpflicht ermöglichen.

PV-Konten tragen dazu bei, die gesetzlichen Anforderungen der Solarpflicht kosteneffizienter zu erfüllen: Wenn ein Unternehmen eine große Dachfläche mit einer nicht-pflichtigen PV-Anlage ausstattet, kann diese große Anlage als Erfüllung für mehrere kleinere, pflichtige Dachflächen angerechnet werden. Das bedeutet, dass die große PV-Anlage im Rahmen eines „Kontos“ genutzt werden kann, um die gesetzlichen Anforderungen für die kleineren Dächer zu erfüllen. Anstatt mehrere kleine PV-Anlagen zu installieren, können die Anforderungen durch eine große, überkompensatorische PV-Anlage abgedeckt werden. Dabei sollte sichergestellt werden, dass auch bereits errichtete PV-Anlagen angerechnet werden können, damit Unternehmen, die frühzeitig in PV investiert haben („first mover“), nicht benachteiligt werden.

c. Wirtschaftlichkeitsprinzip wahren, passende Rahmenbedingungen sicherstellen

Grundsätzlich muss für alle Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zum Einsatz erneuerbarer Energien das Wirtschaftlichkeitsprinzip gewährleistet sein, wobei branchenübliche Amortisationszeiten anzusetzen sind. Die Wirtschaftlichkeit von Investitionen in effiziente und kohlenstoffarme Prozesse sollte daher über entsprechende Rahmenbedingungen begünstigt werden. Förderprogramme zur Steigerung der Energieeffizienz in der Industrie können die Wirtschaftlichkeit entsprechender Investitionen begünstigen und sollten daher verstetigt und bedarfsgerecht ausgeweitet werden. Um den industriellen Mittelstand wirksam zu unterstützen, ist es unerlässlich, die Förderprogramme passgenauer auf diese Zielgruppe auszurichten und die bürokratischen Hürden im Antragsverfahren abzubauen. Dringend erforderlich sind attraktive Rahmenbedingungen für Investitionen am Standort Deutschland. Dazu zählen insbesondere wettbewerbsfähige Energiepreise für erneuerbaren Strom, die für die Elektrifizierung von Industrieprozessen und Wärmeanwendungen unerlässlich sind, aber auch für Wasserstoff und Biomethan. Damit dies gelingt, müssen diese Energieträger in ausreichender Menge verfügbar sein; hierfür ist ein beschleunigter Ausbau von Erzeugungskapazitäten und Infrastruktur zur Deckung des stark steigenden Strom- und Wasserstoffbedarfs erforderlich.

Für Unternehmen, die die notwendigen Investitionen aufgrund von wirtschaftlichen Herausforderungen nicht schultern können, ist zudem eine Härtefallregel mit niederschwelliger und unbürokratischer Nachweisführung vorzusehen. Dies ist insbesondere für den industriellen Mittelstand unerlässlich. Nichtwirtschaftliche Hindernisse wie lange Planungs- und Genehmigungsverfahren für effiziente Produktionsanlagen und langwierige Netzanschlussverfahren müssen konsequent abgebaut werden.

d. Nationale Anforderungen vereinheitlichen, entbürokratisieren und auf EU-Recht zurückführen

Angesichts der Vielzahl der unterschiedlichen Anforderungen aus dem Gebäudeenergiegesetz, dem Wärmeplanungsgesetz, dem Energieeffizienzgesetz, dem Energiedienstleistungsgesetz sowie der bevorstehenden Umsetzung der EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie scheint eine bessere Abstimmung und Verzahnung der Anforderungen unerlässlich. Insbesondere die Vorgaben des Wärmeplanungsgesetzes führen bei der Umsetzung in Industrieunternehmen zu Problemen. So kann ein abgeschlossenes Industriewärmenetz dazu führen, dass das Unternehmen als Wärmenetzbetreiber dem Unternehmen als Gebäudeinhaber – also sich selbst – die Gesetzeskonformität bestätigen müssen. Zudem verfügen Industrieunternehmen mit eigenen Wärmenetzen in der Regel über zertifizierte Energie- oder Umweltmanagementsysteme (z. B. nach ISO 50001), die Transparenz über Energieverbräuche schaffen und wirtschaftliche Effizienzmaßnahmen systematisch erschließen. Zusätzliche gesetzliche Vorgaben zur Dekarbonisierung der Wärmenetze sind daher redundant und erhöhen v.a. den bürokratischen Aufwand. Da die Anforderungen des Wärmeplanungsgesetzes insbesondere vor dem Hintergrund der Dekarbonisierung von kommunalen Wärmenetzen entstanden sind, sollten industrielle Wärmenetze vom Anwendungsbereich des Wärmeplanungsgesetzes ausgenommen werden. Hilfsweise sollte klargestellt werden, dass bei der Abgrenzung von Gebäudenetzen nach dem Gebäudeenergiegesetz von Wärmenetzen nach dem Wärmeplanungsgesetz ausschließlich „fremde“ Gebäude im Eigentum Dritter gezählt werden müssen.

Ansprechpartner

Andreas Rade
Geschäftsführer
andreas.rade@vda.de

Götz Schneider
Abteilungsleiter
götz.schneider@vda.de

Loic Geipel
Referent
loic.geipel@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 740.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version Version 1.0, November 2025