

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie  
Scharnhorststr. 34-37  
10115 Berlin

Berlin, 13. Mai 2026

## Stellungnahme Gesetz zur Beschleunigung der Umsetzung der Energieeffizienzrichtlinie

Sehr geehrte Damen und Herren,

Das Energieeffizienzgesetz (EnEfG) verfolgt das übergeordnete Ziel, den Endenergieverbrauch in Deutschland deutlich zu senken. Mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung der Umsetzung der europäischen Energieeffizienzrichtlinie (EED) reagiert die Bundesregierung auf bestehenden Anpassungsbedarf beim Energieeffizienzgesetz (EnEfG).

Unterstützenswert ist, dass im Zuge dieser Änderungen die Anforderungen für Unternehmen und den Staat wieder auf das europäische Niveau zurückgesetzt werden. Die Anpassungen adressieren jedoch nicht die tatsächlichen systemischen Einsparpotenziale und lassen damit eine zentrale Gelegenheit ungenutzt, substantielle Energieeinsparungen im Verkehrssektor zu realisieren. Stattdessen werden die einzelnen Verkehrsunternehmen in die Pflicht genommen und müssen weiterhin aufwändige bürokratische Auflagen erfüllen, obwohl diese nur einen sehr geringen Einfluss auf den tatsächlichen Energieverbrauch des Sektors haben.

**Schienengüterverkehrsunternehmen haben nur einen geringen Einfluss auf ihren eigenen Energiebedarf.** Ausschlaggebend für einen Großteil des Verbrauchs sind die Fahrpläne, die infrastrukturellen Gegebenheiten und der Fahrtverlauf. Besonders deutlich wird dies bei Umleitungen und Störeinflüssen im Fahrtverlauf: Der ungeplante Halt eines Güterzuges mit 1779 Tonnen Gewicht benötigt trotz hocheffizienter Rückspeisetechnik ca. 130 kWh Energie, pro Fahrt können solche Halte über 10 Prozent des Energiebedarfs ausmachen.

**Die wenigen Möglichkeiten zur Reduktion des Energiebedarfs werden aus betriebswirtschaftlichen Gründen bereits genutzt.** Dazu zählen beispielsweise Bremsenergieerückspeisung, Reduzierung von Leerfahrten, Schulung energiesparender Fahrweise und Fahrassistenzsysteme.

**Die hauptsächlichen Energieeffizienzpotenziale im Verkehrssektor liegen in Verkehrsverlagerung und Elektrifizierung, beide werden im Entwurf nicht adressiert.** Die Transportmittelwahl hat von allen Maßnahmen im Verkehr den größten Effekt auf die Einsparziele. Der

Energiebedarf pro Tonnenkilometer des Schienengüterverkehrs liegt bei nur ca. 18 Prozent im Vergleich zur Straße.

**Das EnEfG adressiert in seiner derzeitigen Form nur die einzelnen Verkehrsunternehmen und somit nicht die tatsächlichen Einsparpotentiale im Verkehrssektor.** Die durch das derzeitige EnEfG forcierte Bürokratisierung dieser Prozesse trägt sehr wenig zu weiteren Einsparungen im Verkehrssektor bei, belastet aber Transportunternehmen mit zusätzlichem bürokratischem Aufwand. Damit werden Ressourcen gebunden, die andernfalls für die Ausweitung energieeffizienter Verkehrsangebote genutzt werden könnten.

**Ausschlaggebend für die Entscheidung zwischen Schiene und Straße sind nicht die betreibenden Verkehrsunternehmen, sondern die jeweiligen Verlager im Güterverkehr.** Das EnEfG setzt jedoch weiterhin ausschließlich bei den einzelnen Unternehmen an und schafft keine Anreize für eine energieeffiziente Transportmittelwahl der Verlager.

Ein gutes Vorbild ist, dass der öffentliche Verkehr mit Bussen und Bahnen künftig von der pauschalen Energieeinsparverpflichtung ausgenommen werden soll. Die Branche ist bereits natürlicher und aktiver Partner beim Klimaschutz und hätte zudem aufgrund der Fahrplanbindung und bereits großer Energieeffizienz keine Möglichkeit, pauschale Einsparungen ohne Angebotseinschränkungen zu bewerkstelligen. Diese Ausnahme sollte konsequenterweise auch auf den Schienengüterverkehr ausgeweitet werden, der ebenfalls einen zentralen Beitrag zu klimafreundlicher Mobilität und Güterlogistik leistet.

Begrüßt wird, dass die Pflicht zur Erstellung und Veröffentlichung von Umsetzungsplänen künftig nur noch für Energieaudits gelten soll und nicht mehr für Energiemanagement- und Umweltmanagementsysteme.

Vorgesehen ist indes eine Verkürzung der Frist für die Erstellung und Veröffentlichung eines Umsetzungsplans nach Abschluss eines Energieaudits von drei Jahren auf drei Monate. Diese unverhältnismäßige Verkürzung läuft dem Ziel der Bürokratieentlastung sowie der Angleichung an die EED zuwider. Sie ist weder europarechtlich erforderlich noch zweckmäßig und schafft zusätzlichen Aufwand ohne erkennbaren Mehrwert.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger  
Geschäftsführer



Neele Wesseln  
Geschäftsführerin



Paula Wiede  
Referentin für Verkehrs- und  
Eisenbahnpolitik