
**Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über Energiedienstleistungen und andere Effizienzmaßnahmen sowie zur Änderung des Energieeffizienzgesetzes und zur Änderung des Energieverbrauchskennzeichnungsgesetzes
(BT-Drs. 20/11852)**

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 670 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten, begrüßt die mit der o.g. Gesetzesinitiative verbundenen Anpassungen grundsätzlich. So ist vor dem Hintergrund der klimaschutzpolitischen Zielsetzungen in Deutschland und Europa nachvollziehbar, dass der bestehende gesetzliche Rahmen für Überprüfungen der Wirtschaft bzw. Industrie verbessert werden soll, ob Maßgaben zur Energieeffizienz eingehalten werden („**Energiemanagement- bzw. Energieauditpflicht**“).

Zugleich lässt die Gesetzesinitiative – wie auch in 2023 – abermals unberücksichtigt, dass Teile der Wirtschaft bereits einen erheblichen Beitrag bei Klima- und Umweltschutz leisten und **weitere Effizienzmaßnahmen teilweise technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig** sind. Dies gilt insbesondere für den Bereich der öffentlichen Mobilität mit Bussen und Bahnen: Auch wenn § 6 EnEfG in entsprechender Umsetzung von Artikel 5 Richtlinie (EU) 2023/1791 vom 13. September 2023 eine direkte Einsparverpflichtung „nur“ für sog. öffentliche Stellen vorsieht, wird auf nationaler Ebene durch die Festlegung von Sektorzielen auch die Verkehrswirtschaft und damit **der Bereich des öffentlichen Verkehrs davon direkt betroffen**. Da es sich hierbei um fahrplangebundene Angebote handelt und der Fahrbetrieb bereits heute ein sehr hohes Maß an Energieeffizienz erreicht, wäre die **Einschränkung des Angebots** mit Bussen und Bahnen die einzige Möglichkeit, weitere Einsparungen zu realisieren; im Sinne von Klimaschutz und Verkehrswende sicher eine kontraproduktive Entwicklung. Im Übrigen besteht für einige Verkehrsunternehmen die Unklarheit, ob sie als **öffentliche Stelle oder als Unternehmen eingestuft** werden müssen. Das betrifft etwa die **Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) als Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR)**.

Der VDV schlägt daher vor, dass diese erneute Gesetzesinitiative für mehr Energieeffizienz auch dazu genutzt wird, **Unternehmen des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs** unabhängig von ihrer Rechtsform explizit und rechtssicher von der *pauschalen* Verpflichtung zur Reduktion des Endenergieverbrauches in Höhe von 2% pro Jahr **freizustellen**. So ist im schienengebundenen ÖPNV die Elektromobilität bereits vollständig umgesetzt. Insbesondere durch modernste Rückspeise- und Speichertechnik sowie Beleuchtungskonzepte wird die Energieeffizienz weiter kontinuierlich optimiert. Auch der Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben gehört vielerorts inzwischen zum Alltag. Schon heute können 12 Prozent der Linienbusse in Deutschland nach der Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) als emissionsfrei oder sauber eingestuft werden. Rund 800 Verkehrsunternehmen sehen in ihren aktuellen Betriebsplanungen bis 2025 ferner eine Systemumstellung mit ungefähr 10.000 Bussen auf einen emissionsfreien Betrieb vor.

Auch die europäische Energieeffizienzrichtlinie erkennt diesen geschilderten Sachverhalt an und erlaubt es den Mitgliedstaaten, den öffentlichen Verkehr von entsprechenden Verpflichtungen freizustellen.¹

¹ vgl. Artikel 5 der EU-Richtlinie, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023L1791>

Ebenso sollte mit der aktuellen Änderung des Energieeffizienzgesetzes klargestellt werden, dass die Einsparziele einer **öffentlichen Stelle als Auftraggeber der Verkehrsunternehmen** nicht an das betraute Unternehmen weitergegeben werden dürfen. Auch das sollte bundesweit einheitlich und rechtssicher festgeschrieben werden.

Kritisch hinterfragen möchten wir abschließend die **Fristverkürzung in § 9** des Energieeffizienzgesetzes (statt „binnen drei Jahren“ geändert in „innerhalb eines Jahres“), die aus unserer Sicht nicht aufgrund von EU-Recht notwendig ist. Zwar gibt die europäische Energieeffizienzrichtlinie vor, dass die Aktionspläne im Jahresbericht der Unternehmen und somit jährlich veröffentlicht werden müssen, sagen jedoch nichts darüber aus, binnen welcher Frist die Aktionspläne *erstmalig* erstellt werden müssen. Hier sollte den Unternehmen ausreichend Zeit eingeräumt werden, Umsetzungspläne zu erstellen und erstmalig zu veröffentlichen, wofür in der Praxis häufig externe Berater hinzugezogen werden (müssen), die aufgrund der aktuell enorm gestiegenen Nachfrage so kurzfristig kaum zu bekommen sind.

Der VDV schlägt daher folgende Änderungen in Artikel 2 des Entwurfs zur Änderung des Energieeffizienzgesetzes (EnEfG) vom 13. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 309) vor:

- In § 2 wird nach Nummer 6 ein neuer Satz 2 mit folgendem Wortlaut eingefügt: „*Dieses Gesetz gilt nicht für Unternehmen des öffentlichen Personen- und des Schienengüterverkehrs unabhängig von ihrer Rechtsform sowie für öffentliche Stellen, die auch Unternehmen des öffentlichen Personen- oder des Schienengüterverkehrs sind.*“

Hilfsweise regen wir dringend an, die Ausnahme in § 6 Absatz 6 EnEfG wie folgt zu fassen (Änderungsvorschläge zum geltenden Wortlaut sind unterstrichen):

- „(6) Wohnungsunternehmen sowie Unternehmen des öffentlichen Personen- und des Schienengüterverkehrs, die öffentliche Stellen sind, sind von den Pflichten nach den Absätzen 1 bis 4 ausgenommen. Das Gleiche gilt für öffentliche Stellen, die auch Unternehmen des öffentlichen Personen- oder des Schienengüterverkehrs sind.“

Dies entspricht inhaltlich im Übrigen auch dem **Beschluss des Bundesrates** (BR-Drs. 244/24), der eine Ausnahme für Unternehmen des öffentlichen Personen- und des Schienengüterverkehrs sowohl von der pauschalen Energieeinsparverpflichtung als auch von der Pflicht zur Einführung von Energiemanagementsystemen vorschlägt. Die vorgeschlagene Streichung der Wörter „*die öffentliche Stellen sind*“ in § 6 Absatz 6 EnEfG würde eine begriffliche Redundanz beseitigen, da die Pflichten aus § 6 EnEfG ohnehin nur öffentliche Stellen treffen können, weshalb eine Ausnahme dieses Merkmal nicht beinhalten muss.