

Stellungnahme

zur Öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestages am 5. Oktober 2026 zu Vorlagen zur Umsetzung der Energieeffizienzrichtlinie – hier: Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung der Umsetzung der Energieeffizienzrichtlinie (BT-Drs. 21/8027)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten begrüßt ausdrücklich das Ziel des Gesetzentwurfs, das **Energieeffizienzgesetz** auf eine **1 zu 1-Umsetzung der Energieeffizienzrichtlinie (EU) 2023/1791 (EED)** zurückzuführen und so übermäßige bürokratische Belastungen gegenüber dem geltenden Energieeffizienzgesetz abzubauen. Dies entspricht auch der Zielsetzung des Koalitionsvertrages. Dennoch enthält der Entwurf auch mehrere Regelungsvorschläge, die aus Sicht der Branche kritisch gesehen werden, da sie das Risiko von Rechtsunsicherheiten oder neuen bürokratischen Mehrbelastungen in sich tragen.

Im Einzelnen:

Zu § 5 Abs. 2 und 3 EnEfG-E

In der vorgeschlagenen Regelung wird die Systematik von Artikel 3 Absatz 1 der EED verändert. Dies hat zur Folge, dass **nicht mehr hinreichend deutlich wird, dass Bahnstromanlagen** einschließlich Fahrleitungen, Unterwerke sowie ggf. Bahnstromfernleitungen, Bahnstromkraftwerke sowie Energiespeicher **zu den Verkehrsinfrastrukturen** (Schwellenwert 175 Mio. EUR – vgl. Abs. 3) **gehören** und nicht zu den sonstigen Anlagen (Schwellenwert 100 Mio. EUR). Um Rechtsunsicherheiten bei der Auslegung der vorgeschlagenen Formulierung zu vermeiden, die durch die Abweichung von der Struktur der EED ausgelöst werden könnten, sollte ein entsprechender Hinweis in die Begründung aufgenommen werden.

Des Weiteren sollte – um Doppelprüfungen und damit unnötige Bürokratie und Aufwand bei Planungs- und Investitionsentscheidung zu vermeiden – klargestellt werden, dass eine eigenständige Bewertung von Energieeffizienzlösungen dann nicht erforderlich ist, sofern bereits über den Bedarfsplan oder auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes eine Bewertung erfolgt ist. Gerade die laufenden Bemühungen um eine Planungsbeschleunigung bei Verkehrsinfrastrukturprojekten sollten durch eine solche Klarstellung im Interesse eines möglichst effizienten und schlanken Vollzugs unterstützt werden.

Dies könnte beispielsweise durch Einfügung eines neuen Satzes 3 in § 5 Abs. 2 EnEfG-E mit folgendem Wortlaut erfolgen:

„Ist für eine Planungs- oder Investitionsentscheidung eine Bewertung von Energieeffizienzlösungen bereits über den Bedarfsplan für Bundesschienenwege, für Bundesfernstraßen oder für Bundeswasserstraßen oder auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erfolgt, gilt diese als Bewertung nach Abs. 1.“

Zu § 6 Abs. 9 EnEFG-E

Der VDV **begrüßt die vorgeschlagene Regelung** ausdrücklich. Die rechtssichere **Ausnahme des öffentlichen Verkehrs mit Bussen und Bahnen von der pauschalen Energieeinsparverpflichtung** wurde vom VDV bereits im Gesetzgebungsverfahren des ursprünglichen EnEFG gefordert. Diese Ausnahme ist für die Branche von herausragender Bedeutung. Denn sie ist bereits natürlicher und aktiver Partner beim Klimaschutz und hätte zudem auf Grund der Fahrplanbindung und bereits großer Energieeffizienz keine Möglichkeit, eine pauschale Einsparung ohne Angebotseinschränkungen zu erfüllen. Diese Regelung realisiert zudem eine Abweichungsmöglichkeit, die die EED den Mitgliedstaaten aus den genannten Gründen eröffnet hat.

Allerdings sollte als Folgeänderung dieser wichtigen Änderung des EnEFG diese Ausnahme auch auf die Verordnungsermächtigung für die Bundesregierung zur Erhöhung der Einsparverpflichtung für öffentliche Einrichtungen (§ 6b Abs. 1 Nr. 1 EnEFG-E) erstreckt werden.

Die Bedenken des Bundesrats zur Ausnahme für den öffentlichen Verkehr (BR-Drs. 388/26 (Beschluss), Nr. 9 (S. 8) und 13 (S. 12) überzeugen nicht. Wie bereits dargestellt, ist die Ausnahme des öffentlichen Verkehrs unionsrechtskonform (vgl. Art. 5 Abs. 1 UA 2 und UA. 3 S. 2 EED) und muss nicht durch zusätzliche Einsparungen der übrigen öffentlichen Einrichtungen kompensiert werden. Zugleich sollten gerade die Länder die besondere Bedeutung für den Öffentlichen Personenverkehr und Schienengüterverkehr erkennen, insbesondere, weil eine pauschale Einsparverpflichtung wegen vorgegebener Gründe (Fahrplanbindung, Verkehrsverträge) nicht ohne Angebotskürzung realisiert werden könnte.

Zu §§ 6a und 6b EnEFG-E

Durch diese Regelungen **droht eine zusätzliche bürokratische Meldepflicht** in das Energieverbrauchsregister für Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, entweder direkt aus § 6a Abs. 1 EnEFG-E oder indirekt durch künftige Meldepflichten auf Landesebene in Folge der Länderpflicht aus § 6a Abs. 1 Satz 3 ff in Verbindung mit der Verordnungsermächtigung für die Länder in § 6b Abs. 2 EnEFG-E. Vor dem Hintergrund ist zu empfehlen, in diesen Vorschriften auf die Ausnahme in § 6 Abs. 9 EnEFG-E zu verweisen, um den öffentlichen Verkehr mit Bussen und Bahnen nicht mit weiteren Meldepflichten zu belasten.

Zu § 6c EnEFG-E

Die in dieser Vorschrift vorgesehene Pflicht für öffentliche Auftraggeber, **Bestandsgebäude nur zu kaufen oder anzumieten**, wenn diese **Niedrigstenergiegebäude-Niveau** erreichen, ist für die Branche **hochproblematisch**. Insbesondere zahlreiche Gebäude, die der Nutzung z. B. als Bahnhofsgebäude, Werkstatt, Abstell- oder sonstige Betriebsanlage dienen, können diese Voraussetzung schon von der Natur der Sache her nicht erfüllen. Auch die Begrenzung auf beheizte/gekühlte Gebäude (Art. 6 Abs. 1 Satz 1 EED) hilft hier nicht weiter, da auch die genannten Gebäude zumindest teilweise beheizt sein können. Vielmehr braucht es hier eine rechtssichere Ausnahmeregelung für (teilweise) beheizte/gekühlte Gebäude, die unmittelbar verkehrlichen oder betrieblichen Zwecken dienen. Daher wird um Aufnahme einer angemessenen Ausnahmeregelung gebeten.

Zu § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 EnEFG-E

Die vorgesehene **Rückführung des Schwellenwerts für die Einführung eines EMS** auf den in Art. 11 Abs. 1 EED genannten Wert ($>85 \text{ TJ/a}$ [$= 23,61 \text{ GWh/a}$] im Durchschnitt der vorangegangenen drei Jahre) **wird ausdrücklich begrüßt**. Gerade für kleinere Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ist die Pflicht zur Einführung eines EMS ein meist nicht zielführender, großer Mehraufwand, dem kein proportionaler Nutzen gegenübersteht. Ebenso begrüßt wird die Rückführung des Schwellenwerts für die Durchführung eines Energieaudits auf den in der EED vorgesehenen Wert ($>10 \text{ TJ/a}$ [$= 2,77 \text{ GWh/a}$] im Durchschnitt der vorangegangenen drei Jahre) in § 9 Abs. 1 EnEFG-E.

Zu § 8 Abs. 2 EnEFG-E

Ebenso **begrüßt** der VDV, dass die **Frist zur Einführung eines Energiemanagementsystems** an die ausdrückliche Übergangsfrist in der EED am 11. Oktober 2027 (Art. 11 Abs. 1 Unterabsatz 1 EED) angepasst werden soll.

Dies schafft zum einen Rechtssicherheit für die betroffenen Unternehmen und entspricht zum anderen der Zielsetzung des Koalitionsvertrags einer Zurückführung des EnEfG auf die Vorgaben der EED.

Zu § 9 EnEfG-E

Begrüßt wird schließlich auch, dass der Entwurf die Pflicht zur Erstellung und Veröffentlichung der Umsetzungspläne (Aktionspläne nach EED) auf Energieaudits beschränkt und diese Pflicht im geltenden EnEfG für EMS/UMS entfällt. Dies entspricht den Vorgaben der EED, die keine Erstellung und Veröffentlichung von Umsetzungsplänen für EMS/UMS vorsieht (Art. 11 EED).

Zu **kritisieren** ist jedoch die **vorgesehene Frist von drei Monaten** für Erstellung und Veröffentlichung eines Umsetzungsplans nach Abschluss eines Energieaudits. Diese Frist ist nicht erforderlich und zudem unangemessen kurz. Sie führt zu **bürokratischem Mehraufwand** vor allem für die zu Energieaudits idR verpflichteten kleineren Unternehmen, ohne einen tatsächlichen Mehrwert zu bieten. Zudem gibt die EED eine solche Frist nicht vor. Die Richtlinie fordert die Veröffentlichung im Jahresbericht, was (ggf. verbunden mit einer gleichzeitigen öffentlichen Zugänglichmachung) für die Realisierung der Effizienzziele der EED in jedem Fall ausreicht. Die Dreimonatsfrist wäre ohne erkennbaren Grund deutlich strenger als die EED und würde zusätzliche unterjährigere Veröffentlichungen zusätzlich zum Jahresbericht des Unternehmens erfordern. Die Frist widerspricht somit der Zielsetzung des Koalitionsvertrags und der amtlichen Begründung, die Inhalte von § 9 auf die Vorgaben der EED zurückzuführen will. Daher empfehlen wir, die problematische und über die Richtlinie hinausgehende Dreimonatsfrist nicht zu übernehmen und so den Einklang mit der Regelung der EED wieder herzustellen.