

Energie, Klima, Umwelt | Klima

# Kernpunkte im „Fit-for-55-Paket“ der EU

vbw

Position  
Stand: April 2022

Die bayerische Wirtschaft



## Hinweis

Dieses Werk darf nur von den Mitgliedern der vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. zum internen Gebrauch sowie zur Unterstützung der jeweiligen Verbandsmitglieder im entsprechend geschlossenen Kreis unter Angabe der Quelle vervielfältigt, verbreitet und zugänglich gemacht werden. Eine darüber hinausgehende Nutzung – insbesondere die Weitergabe an Nichtmitglieder oder das Einstellen im öffentlichen Bereich der Homepage – stellt einen Verstoß gegen urheberrechtliche Vorschriften dar.

## Vorwort

### Klimaschutz braucht Planungssicherheit im Transformationsprozess

Mit dem Green Deal will die EU-Kommission das Wirtschaftswachstum in der EU weitestgehend von der Ressourcennutzung abkoppeln. Bis zum Jahr 2050 soll Netto-Treibhausgasneutralität und bis zum Jahr 2030 eine Emissionsminderung von minus 55 Prozent gegenüber 1990 erreicht werden.

Im Rahmen des „Fit-for-55-Pakets“ hat die EU-Kommission Maßnahmen vorgeschlagen, mit denen das formulierte Zwischenziel für 2030 erreicht werden soll. Es ist einerseits zu begrüßen, dass marktwirtschaftliche Instrumente eine zentrale Rolle zur Erreichung der Klimaziele haben sollen. Andererseits sind zusätzliche Belastungen und Verschärfungen, etwa in der Automobilindustrie, nicht nachvollziehbar. Sie würden eine massive Beschleunigung der Transformation in vielen Bereichen voraussetzen und sind nicht technologieoffen. Kritisch ist außerdem, dass weiterhin ein effektiver und zuverlässiger Carbon-Leakage-Schutz fehlt.

Der Krieg in der Ukraine bringt zusätzliche Belastungen für die Wirtschaft mit sich. Vor allem Unsicherheiten bei der Energieversorgung und Rohstoffmangel sowie Probleme in den Lieferketten ermöglichen gegenwärtig keinen planbaren Transformationsprozess.

Bei der Erreichung der europäischen Klimaziele müssen Aspekte wie Wirtschaftlichkeit, Bezahlbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit gleichermaßen berücksichtigt werden. Es fehlt weiterhin an konkreten Maßnahmen, mit denen die europäische Industrie im Transformationsprozess unterstützt und wettbewerbsfähig gehalten werden kann.

Nur eine wettbewerbsfähige und innovationsfreudige Industrie kann die notwendigen Investitionen in Klima- und Umweltschutz erwirtschaften. Damit sich die Innovationskraft der europäischen Wirtschaft weiter entfalten und die Transformation gelingen kann, braucht es die richtigen Rahmenbedingungen. Innovationen und Investitionen müssen gestärkt werden- und es gilt, Infrastruktur aufzubauen, regulatorische Hürden zu beseitigen und bürokratische Prozesse zu verschlanken.

Bertram Brossardt  
20. April 2022



# Inhalt

Position auf einen Blick	1	
<b>1</b>	<b>Kurzbewertung ausgewählter Maßnahmen aus Teil 1 des Pakets vom 14. Juli 2021</b>	<b>3</b>
1.1	Überarbeitung des EU-Emissionshandelssystems (EU-ETS)	3
1.1.1	Einführung eines separaten Emissionshandelssystems für den Straßenverkehr und den Gebäudebereich ab 2025	3
1.1.2	Überarbeitung des klassischen EU-Emissionshandelssystems	3
1.2	CO <sub>2</sub> -Grenzausgleichsmechanismus (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM)	4
1.3	Überarbeitung der Verordnung zur Lastenteilung	5
1.4	Ergänzungen zur Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EER)	5
1.5	Ergänzungen zur Energieeffizienzrichtlinie	6
1.6	Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID)	6
1.7	Änderungen zur Verordnung über CO <sub>2</sub> -Emissionsnormen für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	7
1.8	Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie (ETD)	8
<b>2</b>	<b>Kurzbewertung ausgewählter Maßnahmen aus Teil 2 des Pakets vom 14. Dezember 2021</b>	<b>10</b>
2.1	Reduzierung der Methanemissionen im Energiesektor	10
2.2	Überarbeitung des dritten Energiepakets für Gas	10
2.3	Überarbeitung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	12
2.4	Mitteilung der Kommission – Wiederherstellung nachhaltiger Kohlenstoffkreisläufe	12
2.5	Überarbeitung der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz, einschließlich der Ausrichtung von Schienengüterverkehrs- korridoren	14
2.6	Aktionsplan zur Förderung des Schienenfernverkehrs und des grenzüberschreitenden Personenverkehrs	16

2.7	Überarbeitung der Richtlinie für intelligente Verkehrssysteme (IVS)	17
2.8	Neuer EU-Rahmen für Mobilität in der Stadt	17
	Anhang: Weiterführende Informationen	19
	Ansprechpartner / Impressum	20

## Position auf einen Blick

### Marktwirtschaftliche Rahmenbedingungen sind Grundlage für eine erfolgreiche Transformation und effektiven Klimaschutz in Europa

Am 14. Juli 2021 und am 14. Dezember 2021 hat die EU-Kommission zwei Teile des „Fit-for-55-Pakets“ vorgestellt. Das Paket beinhaltet eine Reihe von Legislativvorschlägen, mit denen das neue Klimaziel für 2030 und Treibhausgasneutralität im Jahr 2050 erreicht werden sollen. Bisher fehlen aber nach wie vor konkrete Ansatzpunkte und Maßnahmen, wie die Wirtschaft bei der Transformation wirkungsvoll gestützt und gefördert werden soll. Bei der Erreichung der neuen Zwischenziele 2030 und 2040 sowie der Aufstellung des Zielpfades müssen Aspekte wie Wirtschaftlichkeit, Bezahlbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit gleichermaßen berücksichtigt werden.

Für den Klimaschutz und die Erreichung der europäischen Klimaziele spielen insbesondere international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen und ein innovationsfreundliches Umfeld eine entscheidende Rolle. Es ist einerseits zu begrüßen, dass im Rahmen des „Fit-for-55-Pakets“ marktwirtschaftliche Instrumente eine zentrale Rolle zur Erreichung der Klimaziele haben sollen (z. B. Einführung eines separaten Emissionshandels für Straßenverkehr und Gebäude).

Klimafreundliche Mobilität gilt als eine der grundlegenden Säulen für das Erreichen der europäischen Klimaziele. Die aktuell diskutierte Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte würde allerdings eine massive Beschleunigung der Transformation voraussetzen und ist nicht technologieoffen. Einen Grenzwert von Null Gramm CO<sub>2</sub> für 2035 darf es nicht geben. So sind die Ziele für viele Zulieferer kaum zu schaffen. Der Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität hält nicht Schritt, ist aber Grundvoraussetzung für eine höhere Nachfrage für batterieelektrische Fahrzeuge.

Kritisch ist außerdem, dass ein effektiver und zuverlässiger Carbon-Leakage-Schutz fehlt. Dieser ist zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen aber von essenzieller Bedeutung für die produzierenden Unternehmen und muss zwingend aufrechterhalten und gestärkt werden. Statt einen CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus einzuführen, sollte die EU eine internationale CO<sub>2</sub>-Bepreisung vorantreiben und für eine stärkere Konvergenz bei den Klimaambitionen in der Welt sorgen.

Die Maßnahmen der Kommission, etwa zur Methanreduktion im Energiesektor und die Überarbeitung des dritten Energiepakets für Gas, sind grundsätzlich zu begrüßen. Mit den Vorhaben im Gassektor werden die rechtlichen Grundlagen für den flexiblen und vielseitigen grenzüberschreitenden Handel und Transport von Wasserstoff geschaffen und dieser als gasförmiger Energieträger anerkannt. Wichtig sind auch die Maßnahmen zur Schaffung nachhaltiger Kohlenstoffkreisläufe, die für eine weitgehende Treibhausgasneutralität unverzichtbar sind. Besonders zu begrüßen sind die Überlegungen, das CO<sub>2</sub> aus Kohlen-

[Position auf einen Blick](#)

stoffkreisläufen auch für die Produktion von E-Fuels zu verwenden. Das Reduktionspotential von E-Fuels muss nun auch bei den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten berücksichtigt werden.

Für eine erfolgreiche Transformation der Wirtschaft muss gerade vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine eine ausreichende und bezahlbare Menge erneuerbarer Energien verfügbar sein. Hier muss letztendlich ein schlüssiges Konzept gefunden werden, wie nahezu die gesamte benötigte Primärenergie aus klimaneutralen Quellen bezogen werden kann. Ferner müssen die erforderlichen Infrastrukturen für den Transport von Strom und Wasserstoff bereitgestellt werden. Nicht zuletzt müssen staatliche Förderungen für Forschung und Entwicklung und die Umsetzung innovativer Projekte, etwa mit Carbon Contracts for Difference sowie der gezielten Befreiung von Umlagen und Abgaben, den Transformationsprozess unterstützen.

Insgesamt müssen effiziente Rahmenbedingungen geschaffen werden, um marktwirtschaftliche Kräfte zur Lösung der klimapolitischen Herausforderungen zu entfalten. Die EU kann der Verantwortung für den internationalen Klimaschutz besonders gerecht werden, wenn innovative, technologische Lösungen entwickelt werden, die auch global anwendbar sind und folglich einen über die Grenzen hinausreichenden Hebel für den Klimaschutz ausüben können. Nur wenn es nachvollziehbar gelingt zu demonstrieren, dass Klimaschutz, industrielle Produktion und Wohlstand miteinander vereinbar sind, kann eine effektive und effiziente klimapolitische Vorreiterrolle eingenommen werden.



# 1 Kurzbewertung ausgewählter Maßnahmen aus Teil 1 des Pakets vom 14. Juli 2021

## Klimaschutz, Industrie und Wohlstand miteinander vereinbaren

### 1.1 Überarbeitung des EU-Emissionshandelssystems (EU-ETS)

#### 1.1.1 Einführung eines separaten Emissionshandelssystems für den Straßenverkehr und den Gebäudebereich ab 2025

##### **Ziele und Kerninhalte**

- Wie im nationalen Brennstoffemissionshandel sollen die Inverkehrbringer der Brennstoffe der Emissionshandelspflicht unterliegen (Upstream-Ansatz).
- Bis 2030 sollen die Emissionen in beiden Bereichen gemeinsam um 43 Prozent im Vergleich zu 2005 sinken. Bislang galten keine EU-weiten Ziele für diese Sektoren, da sie der Lastenteilungsverordnung und damit den Mitgliedsstaaten unterlagen.
- 50 Prozent der Einnahmen aus dem neuen ETS sollen in den neu zu schaffenden Klima-Sozialfonds laufen. Die restlichen Prozent sollen direkt den einzelnen Mitgliedsstaaten zukommen.

##### **Bewertung vbw**

Die Einführung eines separaten Emissionshandelssystems für den Straßenverkehr und den Gebäudebereich ab 2025 ist zu begrüßen. Gebäude und Verkehr können aufgrund der höheren CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten nicht in dasselbe System wie Industrie und Stromerzeugung integriert werden. Zudem ist der Upstream-Ansatz für diese Sektoren besser geeignet. Das nationale Emissionshandelssystem für Verkehr und Wärme muss bis zum Start des europäischen Systems abgeschafft werden.

#### 1.1.2 Überarbeitung des klassischen EU-Emissionshandelssystems

##### **Ziele und Kerninhalte**

- Ab 2023 sollen die Emissionen von Schiffen, die in EU-Häfen landen (unabhängig vom Standort ihres „Starthafens“) und von Schiffen an Liegeplätzen in EU-Häfen dem EU-ETS unterliegen.
- Die Emissionen unter dem EU-Emissionshandel sollen bis 2030 um 61 Prozent gegenüber 2005 verringert werden. Bisher lag das Reduktionsziel bei 43 Prozent.
- Ab 2026 soll die kostenfreie Zuteilung an bestimmte Gegenleistungen, wie nicht näher definierte Pläne zur Dekarbonisierung, geknüpft werden.

- Die kostenfreie Zuteilung für Sektoren, die künftig unter den CO<sub>2</sub>-Grenzausgleich (CBAM) fallen, soll ab 2026 schrittweise über 10 Jahre hinweg pro Jahr um 10 Prozentpunkte sinken.

### **Bewertung vbw**

Die derzeitige Obergrenze wurde so konzipiert, dass bis 2030 eine Emissionsreduzierung von 40 Prozent ermöglicht wird. Die Anpassung des Caps ist nur folgerichtig und ergibt sich aus dem höheren Reduktionsziel für 2030. Wir begrüßen grundsätzlich, dass das neue Klimaziel zu einem großen Teil über ein marktwirtschaftliches System erreicht werden soll. Gleichzeitig ist aber auch ein stärkerer Carbon-Leakage-Schutz nötig. Statt einer Kürzung der kostenlosen Zuteilung bedarf es dringend einer Erweiterung, um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu erhalten.

## 1.2 CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM)

### **Ziele und Kerninhalte**

- Der Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) soll zum 01. Januar 2025 starten. Bereits ab dem Jahr 2023 solle eine Übergangsphase starten.
- Importeure bestimmter Produkte ausgewählter Produkte aus den Sektoren Zement, elektrischer Strom, Düngemittel, Eisen und Stahl sowie Aluminium sollen verpflichtet werden, sog. CBAM-Zertifikate (1 Zertifikat = 1 t CO<sub>2</sub>e) zu erwerben und abzugeben. Der Preis soll sich am Zertifikatspreis des EU-ETS orientieren.
- Für importierte Produkte aus bestimmten Ländern und Regionen (Länder: Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz; Regionen: Büsingen, Helgoland, Livigno, Campione d'Italia, Cautà und Melilla) soll der CBAM nicht greifen.
- Über delegierte Rechtsakte sollen sowohl weitere Produkte als auch weitere Ausnahmen von Ländern aufgenommen werden können
- Die Anzahl der abzugebenden Zertifikate soll sich an den Treibhausgasemissionen bemessen, die mit der Herstellung des entsprechenden Produkts einhergehen. Hierbei sollen neben den direkten Emissionen auch die indirekten Emissionen berücksichtigt werden, die aus dem Energieverbrauch des Produktionsprozesses resultieren.

### **Bewertung vbw**

Ein Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) ist abzulehnen. Insbesondere die handelspolitischen Risiken und die Unklarheit, ob er einen verlässlichen und mindestens genauso starken sowie umfassenden Carbon-Leakage-Schutz bietet wie die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten und die Strompreiskompensation, sind für die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Europa sehr kritisch zu sehen. Wir können uns weder gravierende Handelskonflikte leisten, noch riskieren, dass durch höhere Auflagen und zusätzliche Belastungen die Produktion in Länder mit niedrigeren Klimaschutzanforderungen verlagert wird. Klar zielführender ist es, einen globalen CO<sub>2</sub>-Preis anzustreben.

## 1.3 Überarbeitung der Verordnung zur Lastenteilung

### Ziele und Kerninhalte

- Die Emissionen unter der Lastenteilung sollen bis 2030 um mind. 40 Prozent gegenüber 2005 sinken (bis dato: -29 Prozent ggü. 2005).
- Die nationalen Reduktionsvorgaben der EU-Mitgliedsstaaten sollen dazu erhöht werden. Deutschland soll seine Emissionen unter der Lastenteilung bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 2005 senken statt wie bisher um 38 Prozent.
- Die bisherige Struktur und der derzeitige Anwendungsbereich der Lastenteilung sollen beibehalten bleiben, d. h. der Straßenverkehr und Gebäudebereich, die künftig durch ein separates Handelssystem reguliert werden sollen, sollen auch weiter unter die Lastenteilung fallen.

### Bewertung vbw

Durch die Anhebung der Lastenteilungsziele und die Beibehaltung der Sektoren Verkehr und Gebäude werden auch andere Mitgliedsstaaten gezwungen, ambitioniertere nationale Klimaziele festzulegen. Die Bundesregierung hat erst kürzlich ein neues ambitionierte Klimaziel für 2030 in Höhe von mindestens 65 Prozent Emissionsminderung gegenüber 1990 beschlossen. Die Ambitionssteigerung auf der EU-Ebene kann das Level-Playing-Field in der EU verbessern, da die einzelnen Staaten dadurch stärker in der Verantwortung stehen, die entsprechende Infrastruktur bereitzustellen und die Sanierungsquote zu erhöhen.

## 1.4 Ergänzungen zur Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EER)

### Ziele und Kerninhalte

- Der Anteil erneuerbarer Energie am Energieverbrauch soll auf 40 Prozent bis 2030 angehoben werden. Bisher lag die Vorgabe bei 27 Prozent. Derzeit liegt der Anteil um die 20 Prozent.
- Zudem werden diverse sektorspezifischen Zielvorgaben vorgeschlagen; z. B. soll in der Industrie die Nutzung Erneuerbarer Energie pro Jahr um 1,1 Prozentpunkte steigen.
- Die EU-Nachhaltigkeitskriterien für Bioenergie sollen weiter verschärft werden.

### Bewertung vbw

Es ist richtig, die erneuerbaren Energien europaweit stärker auszubauen. Sie sind eine der wichtigsten Säulen zur Erreichung der Klimaziele und dämpfen den Großhandelsstrompreis. Gleichzeitig wird durch den europaweiten Ausbau die Versorgungssicherheit deutlich verbessert, da so meteorologische und geologische Unterschiede besser genutzt werden können. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn im gleichen Zug die europäischen Stromnetze schneller ausgebaut werden.

## 1.5 Ergänzungen zur Energieeffizienzrichtlinie

### Ziele und Kerninhalte

- Bis 2030 soll der EU-weite Endenergieverbrauch um 36 Prozent und der Primärenergieverbrauch um 39 Prozent gegenüber dem für 2030 prognostizierten Niveau sinken (zuvor: 32,5 Prozent).
- Die EU-Mitgliedsstaaten sollen mit indikativen nationalen Beiträgen zur Erreichung der EU-weiten Energieeffizienzziele beitragen.

### Bewertung vbw

Durch die zunehmende Elektrifizierung wird zwar der Stromverbrauch deutlich steigen, der Energieverbrauch insgesamt aber von selbst sinken, da ein strombasiertes Energiesystem deutlich effizienter ist.

Die EU und die einzelnen Mitgliedsstaaten stehen jetzt in der Pflicht, möglichst schnell die erforderliche Infrastruktur (z. B. Fernwärmenetze für den Gebäudebereich) zur Verfügung zu stellen und die Unternehmen bei der Transformation stärker zu unterstützen. Gerade in der Industrie sind weitere Effizienzpotenziale nicht mehr wirtschaftlich zu realisieren.

## 1.6 Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID)

### Ziele und Kerninhalte

- Mitgliedstaaten werden verpflichtet, mit jedem verkauften E-Auto die Infrastruktur auszubauen.
- Pro zugelassenem E-Auto soll eine Kilowattstunde an Ladekapazität entstehen.
- Bis 2025 sollen entlang der wichtigsten Autobahnen alle 60 Kilometer Schnellladepunkte mit 150 Kilowatt zu finden sein. Alle 150 Kilometer soll eine Wasserstofftankstelle stehen.
- Das flottenbasierte Ziel für den Ausbau soll zur Errichtung von einer Million Ladestationen im Jahr 2025 führen. Für das Jahr 2030 sind 3,5 Millionen Ladesäulen anvisiert, für 2040 11,4 Millionen und für 2050 16,3 Millionen.
- Wasserstofftankstellen sollen zudem nicht nur entlang der Hauptschnellstraßen zur Verfügung stehen sollen, sondern auch an jedem städtischen Knotenpunkt, an dem Klein- und Schwertransporter unterwegs sind.
- Bis zum 1. Januar 2025 müssen Mitgliedsstaaten mindestens eine Anlage zur Landstromversorgung von Binnenschiffen in Binnenhäfen installieren. Bis zum 1. Januar 2030 muss ein Mindestmaß an Landstromversorgung für seetüchtige Container- und Fahrgastschiffe in Seehäfen gewährleistet sein. Zudem soll angemessene Anzahl von LNG-Betankungspunkten eingerichtet werden.
- In allen Flughäfen muss die Stromversorgung für stationäre Flugzeuge sichergestellt sein

- Ab dem 1. Januar 2030 müssen die Mitgliedsstaaten dafür sorgen, dass der gemäß Absatz 1 gelieferte Strom aus dem Stromnetz stammt oder vor Ort als erneuerbare Energie erzeugt wird.

### **Bewertung vbw**

Wir begrüßen, dass die EU-KOM die Richtlinie zu einer Verordnung macht, da die enthaltenen Ziele und Vorgaben unmittelbar in nationales Recht umgesetzt werden müssen. Ursprünglich hatte die EU-KOM nur eine Revision der Richtlinie angestrebt. Die Vorgaben müssen jetzt aber auch schnell und in allen Mitgliedstaaten umgesetzt werden – und zwar flächendeckend. Neben Aufbauverpflichtungen sind deswegen auch Förderprogramme und die Beseitigung regulatorischer Hemmnisse in vielen Mitgliedstaaten notwendig. Positiv zu bewerten ist, dass die Verordnung Lade- und Tankinfrastrukturen für alle Verkehrsträger, insbesondere Straße, Flughäfen, See- und Binnenhäfen, adressiert und dabei grundsätzlich technologieoffen auf Ladeinfrastrukturen für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und schwere Nutzfahrzeuge sowie Tankinfrastrukturen für Wasserstoff, Erdgas sowie Landstromversorgung setzt. Wichtig ist jedoch auch ein weitaus ambitionierter Ausbau der Erneuerbaren Energien, um den Hochlauf der Elektromobilität zu begleiten. Auch die Tankinfrastruktur für Wasserstoff sollte deutlich schneller ausgebaut werden als von der Kommission vorgeschlagen.

## 1.7 Änderungen zur Verordnung über CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

### **Ziele und Kerninhalte**

- Senkung der Emissionen von Pkw bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 2021
- Senkung der Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 2021
- Emissionsfreie Neuwagen bis 2035

Der Vorschlag geht davon aus, dass innovative Technologien wie die Erzeugung von E-Fuels mit CO<sub>2</sub>-Gewinnung aus der Luft, wenn sie weiterentwickelt werden, Perspektiven für eine erschwingliche klimaneutrale Mobilität bieten können.

### **Bewertung vbw**

Mit dem für 2035 vorgesehenen Flottengrenzwert von 0 g schlägt die EU-Kommission faktisch ein Verbot von neuen Verbrennungsmotoren vor – das gilt auch für Hybride und für leichte Nutzfahrzeuge. Das ist innovationsfeindlich und nicht technologieoffen. Die Wahlfreiheit der Verbraucher\*innen wird unnötig eingeschränkt, und das zusätzlich zum geplanten separaten Emissionshandelssystem, das ohnehin zu einer Verteuerung führen wird. Die sich aus der Verschärfung ergebende Beschleunigung der Transformation ist vor allem für viele Zulieferer kaum zu schaffen. Umso mehr müssen die Unternehmen bei der Bewältigung des Transformationsprozesses unterstützt werden. Der Krieg in der Ukraine bringt nun zusätzliche Belastungen für die Automobilindustrie mit sich. Vor allem Unsicherheiten bei der Energieversorgung, Rohstoff- und Chipmangel sowie Probleme in den Lieferketten ermöglichen gegenwärtig keinen planbaren Transformationsprozess. Der

Ausbau der Infrastruktur hält nicht Schritt, ist aber Grundvoraussetzung für eine hohe Nachfrage nach batterie-elektrischen Pkw. Die diskutierten Verschärfungen bei den Flottengrenzwerten sollten als Teil eines notwendigen Moratoriums überdacht werden. Einen Grenzwert von Null Gramm CO<sub>2</sub> für 2035 darf es nicht geben: die aktuelle Lage zeigt, dass Technologieoffenheit und Diversifizierung entscheidende Strategien sind, um die Resilienz des Standorts zu stärken.

Dass die Nutzung synthetischer Kraftstoffe theoretisch weiterhin möglich ist, ist richtig und wichtig. In synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) liegt ein großes CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial, vor allem im Bestand und solange noch nicht flächendeckend die notwendige Infrastruktur für Elektromobilität gegeben ist. Die EU-Kommission ist jetzt gefragt, die entsprechenden Rahmenbedingungen für den Hochlauf synthetischer Kraft- und Brennstoffe durch Forschungs- und Förderinitiativen, eine Überarbeitung bestehender Regularien sowie den Ausbau der notwendigen Infrastrukturen schnell voranzutreiben.

Wichtig ist ferner, dass mit jeder Verschärfung entsprechende Ausbauverpflichtungen für öffentliche Ladepunkte einhergehen, und die weiteren Rahmenbedingungen (z.B. Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft, Ausbau der EE, wettbewerbsfähige Strompreise) geschaffen werden.

## 1.8 Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie (ETD)

### Ziele und Kerninhalte

- Besteuerung von Energieerzeugnissen und Strom soll künftige an deren Energiegehalt und „environmental performance“ bemessen werden.
- Wasserstoff soll in den Anwendungsbereich der Richtlinie aufgenommen werden; für „grünen Wasserstoff“ ist eine Definition enthalten.
- Es ist die Möglichkeit zur Begrenzung der Belastungen von erneuerbarem Wasserstoff, fortgeschrittenen nachhaltigen Biokraftstoffen sowie Biogas, E-Fuels, E-Gas und Strom vorgesehen; für einen Übergangszeitraum von zehn Jahren wird ein Mindestsatz von Null vorgeschlagen.
- Steuerentlastungen können sich laut EU-KOM als notwendig erweisen, um die Wettbewerbsfähigkeit der energieintensiven Industrie der EU zu erhalten und um Fortschritte beim Umweltschutz und der Energieeffizienz anzureizen. Ermäßigungen für energieintensive Unternehmen dürfen folglich weiterhin gewährt werden. Bei der Einstufung als energieintensives Unternehmen soll jedoch als weitere Voraussetzung eine Handelsintensität von mindestens 20 Prozent erfüllt werden müssen. Die Regelung, die die Basis für die Gewährung des Spitzenausgleichs bildet, soll ebenfalls beibehalten werden.
- Die überarbeitete Richtlinie soll ab dem 01. Januar 2023 greifen und erstmals Ende 2027 und im Anschluss alle fünf Jahre evaluiert werden.

### Bewertung vbw

Eine Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie war dringend nötig, da diese nicht mehr den aktuellen Energiemix in der europäischen Union abgebildet hat. Entscheidend

ist, dass CO<sub>2</sub>-neutrale Energieträger künftig von Abgaben und Umlagen befreit werden. Hier geht der Vorschlag in die richtige Richtung. Außerdem darf die Industrie nicht stärker belastet werden. Ausnahmetatbestände für die Energieintensiven sollen zwar beibehalten werden, es sollen jedoch auch strengere Voraussetzungen dafür gelten. Dies ist kritisch zu bewerten, muss jedoch noch im Detail ausgewertet werden. Aufgrund der aktuellen politischen und energiewirtschaftlichen Lage steigt zudem der Bedarf, angesichts der exorbitanten Preissteigerungen vorübergehend Ausnahmen von der Mindestbesteuerung oder zumindest nochmals niedrigere Sätze vorzusehen.

## 2 Kurzbewertung ausgewählter Maßnahmen aus Teil 2 des Pakets vom 14. Dezember 2021

### Bedeutende Rolle von Wirtschaftlichkeit, Bezahlbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit beim Klimaschutz

#### 2.1 Reduzierung der Methanemissionen im Energiesektor

##### Ziele und Kerninhalte

- Verbesserung der Genauigkeit der Informationen über die wichtigsten Quellen von Methanemissionen im Zusammenhang mit der in der EU erzeugten und verbrauchten Energie. Betreiber im Energiesektor sollen verpflichtet werden Informationen über ihre Methanemissionen zu übermitteln.
- Gewährleistung einer weiteren wirksamen Verringerung der Methanemissionen in der gesamten Energieversorgungskette in der EU.
- Verringerung der Methanemissionen im Zusammenhang mit in die EU importierter fossiler Energie.

##### Bewertung vbw

Die Maßnahmen zur Reduzierung der Methanemissionen im Energiesektor sind größtenteils zu begrüßen. Methan ist nach Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) die zweite Hauptursache des Klimawandels und macht in Europa 10 % aller Treibhausgasemissionen aus. Eine verbesserte Datenbasis und Transparenz über die Quellen von Methanemissionen ist aus Klimaschutzaspekten unabdinglich. Im Energiesektor können große Mengen an Methanemissionen allein durch die Behebung undichter Stellen bei der Förderung und entlang der Lieferketten vermieden werden. Zu begrüßen ist außerdem, dass auf detaillierte Ziele für die Verringerung der Methanemissionen verzichtet wurde und Betreiber lediglich angemessene Maßnahmen ergreifen sollen, um die Methanemissionen in ihrem Betrieb zu minimieren. Somit werden unterschiedliche Ausgangssituationen, bisher Erreichtes und bereits laufende Projekte zur Emissionsminderung berücksichtigt. Richtig ist auch, Importeure zu verpflichten, Informationen über die Emissionen aus der Produktion und dem Transport der importierten fossilen Brennstoffe zu übermitteln, da ein Großteil der energiebezogenen Methanemissionen vor allem in Gas produzierenden Staaten auftritt.

#### 2.2 Überarbeitung des dritten Energiepakets für Gas

##### Ziele und Kerninhalte

- Ermöglichung eines offenen und wettbewerbsfähigen EU-Wasserstoffmarkt und Gewährleistung für den Zugang zu erneuerbaren Gasen
- Festlegung gemeinsamer Regeln für den Transport, die Lieferung und die Speicherung von Gasen, ob Erdgas oder so genannte "erneuerbare" oder "kohlenstoffarme" Gase



und Wasserstoff, sowie für den Übergang des Erdgassystems zu einem System, das auf erneuerbaren und kohlenstoffarmen Gasen basiert.

- Definition von "kohlenstoffarmen" Gasen und Wasserstoff, wenn diese mindestens 70 Prozent der Treibhausgasemissionen einsparen.
- Schaffung eines harmonisierten Konzepts für die Beimischung von Wasserstoff zum Gassystem.

### **Bewertung vbw**

Grundsätzlich ist die Absicht der Kommission zu begrüßen, den gesamteuropäischen Markt in Richtung kohlenstoffarmer und erneuerbarer Alternativen zu fossilem Gas bis 2050 zu lenken, um das Klimaneutralitätsziel der EU zu erreichen. Mit den Vorhaben werden die rechtlichen Grundlagen für den flexiblen und vielseitigen grenzüberschreitenden Handel und Transport von Wasserstoff geschaffen und dieser als gasförmiger Energieträger anerkannt.

Besonders zu begrüßen ist die Erweiterung des Gasbegriffs um die technologieoffene Definition von Wasserstoff. Durch die Definition von "kohlenstoffarmen" Gasen und Wasserstoff entfernt sich die EU-Kommission von der klassischen Wasserstoff-Farbenlehre und vertritt einen von der Produktionsform unabhängigen, technologieoffenen Ansatz. Der aus bayerischer Sicht größte Vorteil besteht darin, dass die Möglichkeit besteht, auch in Bayern kohlenstoffarmen Wasserstoff ohne massive Erweiterung der Transportinfrastruktur und der ausschließlichen Verwendung von erneuerbarem Strom produzieren zu können, um einen Hochlauf der bayerischen Wasserstoffwirtschaft zeitlich nach vorne zu ziehen.

Auch die Schaffung eines harmonisierten Konzepts für die Beimischung von Wasserstoff zum Gassystem ist zu begrüßen. Das Vorhaben ermöglicht sowohl die Beimischung von Wasserstoff (5 Prozent), als auch die Umwidmung und reine Wasserstoffnetzregulierung. Umso wichtiger ist es allerdings, für Transparenz über die Gasqualität und die Höhe der Beimischung zu sorgen. Die bestehende Gas(-fernleitungs-)infrastruktur bietet beste Voraussetzungen für den überregionalen Transport CO<sub>2</sub>-freier und CO<sub>2</sub>-neutraler gasförmiger Energieträger wie Wasserstoff, synthetisches Erdgas (SNG) und Biogas. Industriepolitisch ist ein Fokus auf eine Wasserstoffpipeline zu den industriellen Zentren in Bayern zu legen und für entsprechende Versorgungsverträge zu sorgen.

Die Einführung einer EU-weit harmonisierten rechtlichen Basis für ein grenzüberschreitend handelbares Wasserstoff-Klassifizierungs- und -Zertifizierungssystem trägt maßgeblich zum Aufbau der europäischen Wasserstoffwirtschaft bei.

## 2.3 Überarbeitung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden

### Ziele und Kerninhalte

- Einführung neuer Mindeststandards für die Gesamtenergieeffizienz. Sowohl bestehende als auch neue Gebäude sollen in unterschiedliche Effizienzklassen eingeordnet werden
- Für Gebäude der unteren Effizienzklassen soll es Fristen geben, bis wann die Gebäude energetisch modernisiert werden sollen
- Ab 2030 dürfen Neubauten in der EU keine klimaschädlichen Emissionen mehr verursachen

### Bewertung vbw

Der Einsatz erneuerbarer Energien sowie die Steigerung der Energieeffizienz von Gebäuden sind maßgebliche Lösungen einer Treibhausgas-Reduktion im Gebäudebereich, wo noch große Potenziale zur Minderung der Treibhausgasemissionen zu heben sind. Gebäude stehen für 40 Prozent des Gesamtenergieverbrauchs und 36 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen, sind massive und gezielte Maßnahmen vor allem im Gebäudebestand erforderlich. Die Sanierungsquote muss pro Jahr auf mindestens zwei bis drei Prozent erhöht werden.

Große Herausforderungen stellen sowohl der Fachkräftemangel als auch die Verknappung und Verteuerung verschiedenster Rohstoffe und Produkte dar. Einer integrierten Planung, höheren Standardisierung und Modularisierung sowie einer Umsetzung der Kreislaufwirtschaft im Baubereich kommen vor diesem Hintergrund eine erhebliche Bedeutung zu. Digitalen Planungsmethoden (Building Information Modeling, BIM) und lebenszyklusbasierten Ökobilanzierung kommt eine immer wichtiger werdende Rolle zu. Insoweit muss die EU klare Anreize setzen, nicht nur Ziele festlegen.

## 2.4 Mitteilung der Kommission – Wiederherstellung nachhaltiger Kohlenstoffkreisläufe

### Ziele und Kerninhalte

- Bis 2030 soll ein Binnenmarkt für das Nutzen und Speichern von CO<sub>2</sub> entstehen. Dazu brauche es ein Herkunftsnachweissystem, das 2022 vorgeschlagen und bis 2028 implementiert werden soll.
- Um den Markt für recyceltes CO<sub>2</sub> zu vergrößern und somit einen nachhaltigen Kohlenstoffkreislauf entstehen zu lassen, schlägt die EU-Kommission vor, einen Binnenmarkt für den Handel mit negativen Emissionen zu schaffen.
- Kohlenstoff-Differenzkontrakte (CCfDs) sollen Anreize geben, damit Unternehmen die teuren Technologien anwenden.

## Bewertung vbw

Der Einsatz von CCUS (Carbon Capture Usage and Storage) zur Eliminierung prozessbedingter Emissionen ist ein wichtiger Hebel und für eine weitgehende Treibhausgasneutralität unverzichtbar. Technologien auf diesem Feld bieten mittelfristig eine vergleichsweise kostengünstige Reduktionsmöglichkeit für anderweitig nicht vermeidbare prozessbedingte Emissionen der Grundstoffindustrie. National und EU-weit müssen bereits in den nächsten Jahren große Demonstrationsprojekte auf den Weg gebracht werden. Durch Informationskampagnen muss zudem die Akzeptanz für CCUS in der Öffentlichkeit erhöht werden. Ein Binnenmarkt für das Nutzen und Speichern von CO<sub>2</sub> ist ein sinnvoller Schritt, zumal er auf ein marktwirtschaftliches Anreizsystem setzt.

Bei der Entwicklung von Konzepten zur Wiederherstellung nachhaltiger Kohlenstoffkreisläufe ist darauf zu achten, alle Aspekte der Nachhaltigkeit, also ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen gleichermaßen zu berücksichtigen. Dabei muss auf bereits bestehende Erfahrungen cross-industrieller Netzwerke der Chemischen Industrie, der Mineralölwirtschaft und der Stahlindustrie aufgebaut werden. Bereits existierende und erfolgreiche Kohlenstoffkreisläufe der Wirtschaft dürfen nicht gefährdet werden. Wichtig ist zudem der Aufbau einer verlässlichen und ausreichenden CO<sub>2</sub>-Transportinfrastruktur und Mechanismen, die die Recyclefähigkeit von Produkten aus den Kohlenstoffkreisläufen garantieren. Da neue Technologien Vorlaufzeiten benötigen, müssen jetzt geeignete Rahmenbedingungen für Markthochlauf, Investitionen und Skaleneffekte zur Kostensenkung geschaffen werden.

Besonders zu begrüßen sind die Überlegungen, das CO<sub>2</sub> aus Kohlenstoffkreisläufen auch für die Produktion von E-Fuels zu verwenden. Das Reduktionpotential von E-Fuels muss nun auch bei den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten berücksichtigt werden.

Carbon Contracts for Difference (Differenzkontrakte) sind effiziente Maßnahmen, um Investitionen in emissionsparende Technologien anzustoßen, die unter derzeitigen Verhältnissen nicht wirtschaftlich marktfähig sind. Mit Carbon Contracts for Difference oder vergleichbaren Instrumenten wird Unternehmen ermöglicht, Investitionen in klimafreundliche Technologien zu tätigen bzw. höhere Betriebsausgaben für diese Technologie zu finanzieren, die bei einem niedrigen oder stark schwankenden CO<sub>2</sub>-Preis nicht rentabel wären. Sinnvollerweise müssen CCfD demnach so gestaltet werden, dass sich das Fördervolumen dynamisch an die erreichte Emissionsminderung anpasst und somit auch ein echter Anreiz für die Investition in hochinnovative Technologien gesetzt wird.

## 2.5 Überarbeitung der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz, einschließlich der Ausrichtung von Schienengüterverkehrskorridoren

### Ziele und Kerninhalte

Das TEN-V ist ein EU-weites Netz von Schienenwegen, Binnenwasserstraßen, Kurzstreckenseeverkehrswegen und Straßen. Es verbindet 424 Großstädte mit Häfen, Flughäfen und Eisenbahnterminals. Wenn das TEN-V fertiggestellt ist, wird es die Reisezeiten zwischen diesen Städten verkürzen. So werden Reisende beispielsweise zwischen Kopenhagen und Hamburg in 2,5 Stunden mit dem Zug reisen können, statt der heute benötigten 4,5 Stunden.

Das TEN-V-Netz soll schrittweise in drei Schritten fertiggestellt werden: Kernnetz 2030, erweitertes Kernnetz 2040 und Gesamtnetz 2050

- Bis 2030 - Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes nach den bestehenden TEN-V-Standards wie der Elektrifizierung des gesamten Schienennetzes und der Möglichkeit, 740 m lange Züge zu fahren.
- Bis 2040 - Fertigstellung des erweiterten Kernnetzes gemäß den neuen Standards wie der Mindestgeschwindigkeit von 160 km/h für den Schienenpersonenverkehr und dem Status der guten Schifffahrt für die Binnenschifffahrt. Das ERTMS soll bis 2040 auf dem gesamten TEN-V-Netz eingeführt werden, wobei die nationalen Systeme abgeschafft werden. Der Meilenstein 2040 wurde hinzugefügt, um die Fertigstellung des Netzes im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele der EU bis 2050 zu beschleunigen.
- Bis 2050 - Fertigstellung des gesamten transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich der Abschnitte innerhalb des Gesamtnetzes.

### Weitere Details

- Auf den wichtigsten TEN-V-Personenverkehrsstrecken müssen die Züge bis 2040 mit 160 km/h oder schneller fahren können, damit in der gesamten Union wettbewerbsfähige Hochgeschwindigkeitsverbindungen entstehen; bei Güterzügen sind es 100 km/h.
- Im Schienengüterverkehr soll an den Grenzen die maximale Wartezeiten 15 Minuten betragen.
- Kanäle und Flüsse müssen an einer Mindestzahl von Tagen im Jahr gute Schifffahrtsbedingungen gewährleisten, die z. B. durch den Wasserstand nicht behindert werden.
- Die EU-Kommission will mehr Umschlagterminals, verbesserte Abfertigungskapazitäten an Güterterminals, längere Züge, um mehr Güter auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu verlagern.
- Um sicherzustellen, dass die Infrastrukturplanung den tatsächlichen betrieblichen Erfordernissen entspricht, werden neun "europäische Verkehrskorridore" geschaffen, die Schiene, Straße und Wasserwege miteinander verbinden.
- Anbindung der Großflughäfen an den Schienenverkehr, wenn möglich an den Hochgeschwindigkeitsverkehr.
- Ermöglichung des netzweiten Transports von Lastkraftwagen auf der Schiene.

- Aufbau der für alternative Kraftstoffe erforderlichen Lade- und Betankungsinfrastruktur im gesamten TEN-V-Netz im Einklang mit der Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Dies würde bedeuten, dass bis 2025 im Kernnetz und bis 2030 im erweiterten Kernnetz und im Gesamtnetz ausreichende Ladekapazitäten für Pkw, Lieferwagen und Lkw in einer Entfernung von 60 Kilometern in jeder Richtung zur Verfügung stehen.
- Bereitstellung von sicheren Parkplätzen für gewerbliche Fahrer\*innen, die mit einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ausgestattet sind.
- Einsatz innovativer Technologien wie 5G, um die Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur weiter voranzutreiben, die Effizienz weiter zu steigern und die Sicherheit und Belastbarkeit des Netzes zu verbessern.
- Alle 424 Großstädte entlang des TEN-V-Netzes müssen Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität entwickeln, um eine emissionsfreie Mobilität zu fördern und den öffentlichen Verkehr sowie die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer auszubauen und zu verbessern.

### **Bewertung vbw**

Es ist zu begrüßen, dass die EU-Kommission die Transeuropäischen Netze (TEN) schneller voranbringen will. Die Transeuropäische Netze (TEN) müssen ein europaweites intermodales Gesamtverkehrssystem bilden – also ein System, in dem sich die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr gegenseitig ergänzen. Durch die Beseitigung von Engpässen im europäischen Transportnetz können für den Güterverkehr Transportwege verkürzt und Transportkosten gesenkt werden.

Zusätzlich ist allerdings ein Südwest-Nordost-TEN-Korridor notwendig, der von Lyon über Zürich, München, Prag und Warschau bis in das Baltikum führt. Er würde den südbayerischen Raum und München mit den dynamischen Ländern Osteuropas besser verbinden.

Die Vorschläge der EU-Kommission sind an vielen Stellen geeignet, die Mobilität zu verbessern. Beispiele sind die Beschleunigung der Fahrtgeschwindigkeit im Schienenverkehr, die möglichst kurzen Wartezeiten an Grenzübergängen, mehr Umschlagterminals, Parkplätze mit einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sowie der Einsatz innovativer Technologien wie 5G.

Bei Bahnanschlüssen von Flughäfen ist zu beachten, dass damit auch eine adäquate Anbindung an das Nah-, Regional- und -Fernverkehrsschienennetz erfolgen muss.

Im weiteren Verlauf wird darauf zu achten sein, dass die Qualität des Schienennetzes steigen muss – mit bedarfsgerechten Kapazitäten, leistungsfähigen und grenzüberschreitenden Ausweichrouten, internationalem Baustellenmanagement und einer besseren Koordination der Betreiber. Es ist jedoch nicht in diesem Sinne, dass, anders als für den grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr, für den Schienengüterverkehr kein gesonderter Aktionsplan vorgelegt werden soll. Die gegenwärtigen und die im Zuge der Ausbauambitionen für das Schienennetz durch weiter steigende Bautätigkeit perspektivisch sich verschärfenden Engpässe erfordern eine bessere Abstimmung der

europäischen Schienennetzbetreiber und eine bessere Kommunikation gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr.

## 2.6 Aktionsplan zur Förderung des Schienenfernverkehrs und des grenzüberschreitenden Personenverkehrs

### Ziele und Kerninhalte

Der TEN-V-Vorschlag wird von einem Aktionsplan für den Fernverkehr und den grenzüberschreitenden Schienenverkehr begleitet, der einen Fahrplan mit weiteren Maßnahmen enthält, die der EU helfen sollen, ihr Ziel zu erreichen, den Hochgeschwindigkeitsverkehr bis 2030 zu verdoppeln und bis 2050 zu verdreifachen.

Um mehr Menschen zu ermutigen, den Zug für Reisen ins Ausland in Betracht zu ziehen, enthält der Aktionsplan konkrete Maßnahmen, um Hindernisse für grenzüberschreitende Reisen und Fernreisen zu beseitigen und Bahnreisen für Fahrgäste attraktiver zu machen. Zu den Maßnahmen gehören:

- Vorschlag für einen multimodalen Rechtsakt im Jahr 2022 zur Förderung eines benutzerfreundlichen multimodalen Fahrkartenverkaufs
- Ermöglichung der Suche nach den besten Fahrkarten zum günstigsten Preis und bessere Unterstützung von Fahrgästen, die mit Störungen konfrontiert sind, sowie die Zusage, eine EU-weite Mehrwertsteuerbefreiung für Bahnfahrkarten zu prüfen
- Aufhebung überflüssiger nationaler technischer und betrieblicher Vorschriften
- Ankündigung von Vorschlägen für 2022 zu Fahrplangestaltung und Kapazitätsmanagement
- Leitlinien für die Trassenpreise im Jahr 2023, die den Zugang der Eisenbahnunternehmen zur Infrastruktur erleichtern, den Wettbewerb verstärken und attraktivere Fahrpreise für die Fahrgäste ermöglichen sollen.

Bis 2030 wird die EU-Kommission den Start von mindestens 15 grenzüberschreitenden Pilotprojekten unterstützen, um den Ansatz des Aktionsplans zu testen, bevor die neuen TEN-V-Anforderungen in Kraft treten.

### Bewertung vbw

Der Vorschlag der EU-Kommission setzt an der richtigen Stelle an, denn für eine Verkehrsverlagerung muss die Attraktivität gesteigert werden. Zu achten ist allerdings darauf, dass es keine einseitige Verteuerung von Verkehrsmitteln geben darf, da sonst Mobilitätsbedürfnisse missachtet werden. Notwendig sind insbesondere deutlich kürzere Bahnreisezeiten, die sich aber selbst innerhalb eines Jahrzehnts nur auf einzelnen europäischen Streckenabschnitten realisieren lassen dürften. Ein attraktiverer Takt im Fernverkehr ist wünschenswert, setzt aber eine staatliche Bezuschussung auch des SPFV voraus, wenn das Bahnfahren nicht teurer werden soll. Die Möglichkeiten von Digitalisierung, Elektrifizierung und Modernisierung von Schienennetz und Wagenmaterial müssen besser genutzt werden.

## 2.7 Überarbeitung der Richtlinie für intelligente Verkehrssysteme (IVS)

### Ziele und Kerninhalte

Die EU-Kommission schlägt vor, die IVS-Richtlinie von 2010 zu aktualisieren und an das Aufkommen neuer Mobilitätsoptionen im Straßenverkehr, Mobilitäts-Apps und vernetzter und automatisierter Mobilität anzupassen. Der Vorschlag soll die schnellere Einführung neuer, intelligenter Dienste fördern, indem bestimmte wichtige Straßen-, Reise- und Verkehrsdaten in digitaler Form zur Verfügung gestellt werden, z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verkehrspläne oder Baustellen, und zwar entlang des TEN-V-Netzes und letztlich für das gesamte Straßennetz. Es soll auch dafür gesorgt werden, dass den Fahrer\*innen entlang des TEN-V-Netzes wesentliche sicherheitsrelevante Dienste zur Verfügung gestellt werden.

Die EU-Kommission will 2022 eine neue Initiative zu multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten vorlegen. Diese Initiative soll die Entwicklung digitaler Mittlerdienste unterstützen, die den Reisenden dabei helfen können, alle verfügbaren Tickets zu ermitteln und einfach zu buchen (auch wenn die Reise unterschiedliche Teilstrecken hat und/oder von unterschiedlichen Betreibern durchgeführt wird).

### Bewertung vbw

Intelligente Verkehrssysteme sind für eine stark vernetzte europäische Wirtschaft unerlässlich. Digitalisierung bietet zusätzliches Potenzial für Effizienzsteigerungen bei allen Verkehrsträgern. Digitale Technologien werden immer stärker genutzt, um den Verkehrsfluss zu verbessern, den Komfort zu erhöhen, die Wartung zu vereinfachen, die Potenziale jedes Verkehrsträgers stärker zu nutzen, die Vernetzung zu optimieren und ein möglichst nahtloses, sicheres Reisen zu ermöglichen. Wichtig dabei sind hochmoderne Breitbandnetze, umfassende sowie verlässliche Daten von Fahrzeugen und Infrastrukturen, Interoperabilität und Datensicherheit. Eine intelligente Vernetzung von Verkehrsmitteln trägt zu CO<sub>2</sub>-Einsparungen bei. Sie muss Straßen, Schienen- und Wasserwege sowie den Luftverkehr einbeziehen und darf auch den Radverkehr nicht außer Acht lassen.

Zu begrüßen ist, dass die Chancen der Digitalisierung genutzt werden sollen. Zu berücksichtigen ist allerdings auch der ÖPNV. Eine Verknüpfung von Verkehrs- und Tarifverbänden kann die Attraktivität des ÖPNV erhöhen. Dies sollte dann in den Fahrplänen mit Hilfe der Digitalisierung auch mit den europäischen Fernverkehrsverbindungen möglichst gut abgestimmt werden.

## 2.8 Neuer EU-Rahmen für Mobilität in der Stadt

### Ziele und Kerninhalte

Der Vorschlag der EU-Kommission enthält Leitlinien dafür, wie Städte Emissionen reduzieren und die Mobilität verbessern können, unter anderem durch Pläne für nachhaltige urbane Mobilität. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf dem öffentlichen Verkehr, dem Zufußgehen und dem Radfahren. Weitere Schwerpunkte des Vorschlags sind

emissionsfreie Lösungen für städtische Fuhrparks, einschließlich Taxis und Ride-Hailing-Dienste, die letzte Meile der städtischen Zustellung, der Bau und die Modernisierung multimodaler Knotenpunkte sowie neue digitale Lösungen und Dienste. 2022 wird die EU-Kommission den EU-Mitgliedstaaten eine Empfehlung für die Ausarbeitung nationaler Pläne zur Unterstützung der Städte bei der Entwicklung ihrer Mobilitätspläne vorschlagen.

Teil des Vorschlags der EU-Kommission ist die forcierte Realisierung klimaneutraler Städte. Zu den Handlungsschwerpunkten gehören dabei die Stärkung der Widerstandsfähigkeit, Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz des Stadtverkehrs sowie die Ermittlung emissionsfreier Lösungen für die Stadtlogistik. Hierzu sollen u. a. die Einrichtung einer Lade- und Betankungsinfrastruktur für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge in Städten verbindlich vorgeschrieben und Fördermittel gezielt bereitgestellt werden.

2022 soll untersucht werden, welche digitalen Lösungen für die Realisierung von wirksamen und nutzerfreundlichen Umweltzonen und sonstigen Bereichen mit eingeschränkten Zufahrtsrechten zur Verfügung stehen.

### **Bewertung vbw**

Der Vorschlag der EU-Kommission zeigt, dass verkehrsträgerübergreifende Ansätze gewählt werden. Dies ist zu begrüßen. Es sind bei der näheren Ausgestaltung sämtliche Interessen angemessen zu würdigen. Maßnahmen müssen im Einzelnen je nach Bau- und Verkehrssituation geprüft werden. Mehr als bisher muss das Miteinander im öffentlichen Verkehrsraum im Vordergrund stehen: es geht beispielsweise nicht um Fahrrad statt Auto / Nutzfahrzeug, sondern um eine effiziente und bedarfsgerechte Nutzung von Verkehrsflächen. Bei einer Ausweitung von Carsharing müssen die Bedürfnisse der Nutzer\*innen beachtet und mit anderen Mobilitätsangeboten verknüpft werden. Erfreulich ist der Hinweis auf multimodale Güterterminals, allerdings werden auch hier bei der konkreten Ausgestaltung Technologieoffenheit und die Bedürfnisse der Nutzer\*innen zu beachten sein.



## Anhang: Weiterführende Informationen

---

### **Energie und Klima**

vbw Position *Der europäische Green Deal*, Februar 2022  
vbw Studie *10. Monitoring der Energiewende*, Januar 2022  
vbw Position *Klimapolitik nach Glasgow*, November 2021  
vbw Position *Energieinfrastruktur und Sektorenkopplung in Bayern*, Oktober 2021  
vbw Position *Klimapolitik*, Oktober 2021  
vbw Position *Energiepolitik*, Oktober 2021

### **Infrastruktur und Mobilität**

vbw Position *Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms*, April 2022  
vbw Position *Mobilitätssystem für morgen – leistungsfähig, intermodal, digital*, Juli 2020  
vbw Position *Moderne Verkehrsinfrastruktur*, Mai 2020

### **Forschung und Technologie**

Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Studie *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Dezember 2020  
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Handlungsempfehlungen *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Dezember 2020  
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Studie *Constructing Our Future. Planen. Bauen. Leben. Arbeiten*. Juli 2021  
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Handlungsempfehlungen *Constructing Our Future. Planen. Bauen. Leben. Arbeiten*. Juli 2021

## Ansprechpartner / Impressum

---

### Tobias Thomas

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-267  
Telefax 089-551 78 91-267  
tobias.thomas@vbw-bayern.de

### Dr. Manuel Schölles

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-246  
Telefax 089-551 78 91-246  
manuel.schoelles@vbw-bayern.de

### Dr. Peter Pflieger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253  
Telefax 089-551 78-249  
peter.pflieger@vbw-bayern.de

### Dr. Benedikt Rüchardt

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-252  
Telefax 089-551 78-249  
benedikt.ruechardt@vbw-bayern.de

## Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich ohne jede Diskriminierungsabsicht grundsätzlich auf alle Geschlechter.

## Herausgeber

### **vbw**

Vereinigung der Bayerischen  
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5  
80333 München

[www.vbw-bayern.de](http://www.vbw-bayern.de)

© vbw April 2022