

Mit Bussen und Bahnen die Klimaziele erreichen

VDV-Stellungnahme zum europäischen „Fit for 55“-Paket



Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de

Ansprechpartnerinnen

Annika Degen
T 0032 2 663 66 33
degen@vdv.de

Lucie Petersen
T 0032 2 663 66 25
petersen@vdv.de

Bildquellen

Titel Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rny) | Nikola Neven Haubner

Executive Summary

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) unterstützt das von der Kommission am 14. Juli 2021 vorgestellte „Fit for 55“-Paket und bringt sich mit diesem Papier in die Diskussionen zu den Initiativen ein, die sich auf den Öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr auswirken werden. Als Branchenverband für den öffentlichen Verkehr fordern wir die europäischen Entscheidungsträger dazu auf, in sämtlichen klimapolitischen Initiativen **neben nachhaltigen Energieträgern und Kraftstoffen auch nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern**. Denn Busse und Bahnen leisten mit emissionsarmen Mobilitätsangeboten einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der europäischen Klimaziele und tragen zum sozialverträglichen Wandel bei, indem sie die Wirtschaft stärken und Daseinsvorsorge leisten.

Nur wenn Wirtschaft, Politik und Gesellschaft gemeinsam und konsequent an der Umsetzung des Klimaschutzes mitwirken, kann das europäische Klimaziel für 2030 erreicht werden. Ein kohärentes und sektorenübergreifendes Gesetzgebungspaket ist dafür das richtige Mittel. Wenngleich die Initiativen derzeit aufeinander abgestimmt sind, können sich die Dossiers im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens in unterschiedliche Richtungen entwickeln. Bei den anstehenden Verhandlungen muss daher besonders darauf geachtet werden, dass keine Widersprüche oder Doppelregulierungen entstehen.

Die VDV-Positionen in Kürze

- **Energiebesteuerungsrichtlinie:** Wir begrüßen, dass Mitgliedstaaten weiterhin reduzierte Mindeststeuersätze für die nachhaltigen Verkehrsträger ÖPNV und Schiene gewähren können. Die Ausnahme von Frachtflügen von der Energiesteuer stellt eine fortdauernde Benachteiligung des Schienengüterverkehrs dar. Auch Frachtflüge sollten besteuert werden, um die Einführung alternativer Kraftstoffe und die Schaffung gleicher Marktbedingungen zu ermöglichen.
- **Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFI-Verordnung):** Bei der neuen Verordnung stehen einzelne Verkehrsträger und insbesondere die private E-Mobilität im Vordergrund. Erfreulich ist jedoch, dass der ÖPNV stärker als bisher berücksichtigt wird, ohne den Sektor mit starren Zielvorgaben zu belasten. Zudem bleibt die Definition von „alternativen Kraftstoffen“ inhaltlich konstant, was für regulatorische Stabilität bei der Umsetzung der Clean Vehicles Richtlinie sorgt und wir daher ausdrücklich befürworten.
- **Energieeffizienz-Richtlinie (EED):** Die Umstellung der Energieaudit-Pflicht auf den tatsächlichen Energieverbrauch ist positiv für kleine und mittlere Verkehrsunternehmen, die nicht als KMU gelten. Mit dem Einsparungsziel für den öffentlichen Sektor und der Ausweitung des Renovierungsziels auf öffentliche Stellen kommen Herausforderungen auf die öffentlichen Verkehrsunternehmen zu, für deren Bewältigung finanzielle Unterstützung notwendig ist.
- **Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED):** Im Verkehrssektor können ÖPNV und Schiene signifikant dazu beitragen, das Ziel zur Verringerung der Treibhausgasintensität um 13 % zu erreichen. Der neue Kreditmechanismus für die Versorgung des Verkehrssektors mit erneuerbarer Energie sollte auch für Ladestationen des Öffentlichen Personenverkehrs gelten.
- **Emissionshandelssystem (EHS):** Der VDV begrüßt die Reform des bestehenden Emissionshandelssystems sowie die Schaffung eines separaten EHS für Kraftstoffe im Straßenverkehr. Mindestens 25 Prozent der Einnahmen aus dem neuen EHS sollten für den Ausbau des Eisenbahnsystems und des ÖPNV bereitgestellt werden.
- **Sozialer Klimafonds:** Die Maßnahmen im Bereich Verkehr sollten das Umsteigen auf nachhaltige Mobilität fördern, z.B. in Form eines Zuschusses zu Mobilitätsbudgets.

„Fit for 55“ im Verkehrssektor

Am 14. Juli 2021 legte die Europäische Kommission ihr Gesetzespaket zur Umsetzung des Europäischen Green Deals vor. Das sektorübergreifende „Fit for 55“-Paket soll den Weg ebnen, um das verschärfte Klimaziel der EU – eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 55 % bis 2030 – zu erreichen. Nur wenn Wirtschaft, Politik und Gesellschaft gemeinsam und konsequent an der Umsetzung des Klimaschutzes mitwirken, können wir die notwendige Reduktion von Treibhausgasen in diesem kurzen Zeitraum schaffen. Auch der Verkehrssektor ist hier gefragt, dort sehen die europäischen Klimaziele bis 2050 eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 90 Prozent gegenüber 1990 vor.

Ohne eine Stärkung von Bussen und Bahnen können die Klimaziele für den Verkehrssektor nicht erreicht werden. Dass technologischer Fortschritt allein nicht ausreicht, hat auch die Kommission in ihrer Strategie über nachhaltige und intelligente Mobilität (2020) erkannt. Wir brauchen neben der Antriebswende auch eine Verkehrswende und den Modal Shift hin zum öffentlichen Verkehr und Schienengüterverkehr. **Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene leisten bereits heute einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität.** Allein in Deutschland sparen Busse und Bahnen jedes Jahr 15 Millionen Tonnen Kohlendioxid ein. Die Mitgliedsunternehmen des VDV befördern jeden Tag 30 Millionen Fahrgäste in Deutschland und vermeiden damit mehr als 20 Millionen Autofahrten. Die Güterbahnen, die in Deutschland rund 600 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene und somit größtenteils elektrisch transportieren, ersetzen etwa 77.000 vollbeladene Lkw am Tag.

Nicht nur für den Klimaschutz, sondern auch für die Stauvermeidung, eine lebenswerte Gestaltung der Innenstädte, die Verbesserung der Luftqualität, sowie für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Region spielt der Öffentliche Personenverkehr (ÖPV) eine wichtige Rolle. Der ÖPV ist ein zentraler Bestandteil der Daseinsvorsorge: er garantiert raum- und umweltschonende Mobilität zu erschwinglichen Preisen, verbindet Menschen mit ihren Ausbildungs- und Arbeitsstätten und ermöglicht ein reges kulturelles und soziales Leben. Für die Verkehrswende ist daher wichtig, dass das Erbringen eines guten öffentlichen Mobilitätsangebots für die Unternehmen und Kommunen nicht teurer wird. Busse und Bahnen stehen in den kommenden Jahren vor gewaltigen Herausforderungen. Für eine erfolgreiche Mobilitätswende sind Investitionen in saubere Antriebe sowie den Ausbau der Infrastruktur, des Leistungsangebotes und der Kapazitäten notwendig. Um die Bürger zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu ermutigen, sind attraktive, digitalisierte und vernetzte Angebote unerlässlich.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) setzt sich dafür ein, dass das „Fit for 55“-Paket einerseits nachhaltige Energieträger und Kraftstoffe, andererseits aber auch nachhaltige Verkehrsmittel fördert. Beide Aspekte tragen zum Erreichen der europäischen Klimaziele bei.

Mit dem vorliegenden Papier bringt sich der VDV in die Diskussionen zu den Initiativen ein, die mögliche Auswirkungen auf den ÖPNV und den Schienenverkehr haben.

Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie

Mit ihrem Vorschlag für eine überarbeitete Energiebesteuerungsrichtlinie 2003/96/EG schafft die Kommission einen steuerlichen Rahmen im Sinne des Grünen Deals, der die Verwendung nachhaltiger und kohlenstoffarmer Energieträger fördern soll. Die Richtlinie ist ein wichtiges politisches Instrument, um VerbraucherInnen sowie Unternehmen über die Energiepreise zu einem umweltfreundlicheren Verhalten zu ermutigen. Darunter fällt auch die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel wie Bus und Bahn oder eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene. Ein großer Teil des Schienenverkehrs ist bereits elektrifiziert; im ÖPNV werden neben elektrischen Straßen- und U-Bahnen vermehrt Busse mit alternativen Antrieben eingesetzt.

Mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und die künftigen Betriebskosten im ÖPNV ist die Möglichkeit reduzierter Energiesteuersätze für ÖPNV und Schiene ein entscheidender Aspekt der Richtlinie. Wird z. B. der ÖPNV bei den Betriebskosten entlastet, so können Leistungen verbessert oder Fahrgäste günstiger befördert werden und der öffentliche Verkehr wird für neue Nutzer attraktiver. Dadurch entstehen gute Voraussetzungen für eine erfolgreiche Verkehrswende. Gleichmaßen wird die Schiene durch reduzierte Energiesteuersätze eine attraktivere Alternative zum Straßengüterverkehr.

Parallel zu den Bemühungen um einen fairen Energiebesteuerungsrahmen muss auf Kohärenz mit anderen europäischen Initiativen geachtet und eine Doppelbelastung vermieden werden. Das betrifft zum einen das neue Emissionshandelssystem, zum anderen die derzeit laufenden Überarbeitungen der Umwelt- und Energiebeihilfeleitlinien und der Eisenbahnbeihilfeleitlinien.

Positive Entwicklungen

- Der VDV begrüßt, **dass Mitgliedstaaten weiterhin reduzierte Steuersätze für den ÖPNV und die Schiene gewähren können** (Art. 17). Eine reduzierte Besteuerung ist unbedingt notwendig, um weiterhin wirtschaftlich fahren zu können und die Verkehrswende voranzubringen.
- Ein weiterer positiver Punkt ist, dass die Energiebesteuerung in Zukunft auf Basis des **Energiegehalts und der Umweltauswirkungen von Energieprodukten erfolgen** soll. Diese Regelung wird voraussichtlich eine höhere Besteuerung von kohlenstoffintensiven Kraftstoffe zur Folge haben und stellt damit einen wichtigen Schritt zur Umsetzung des Verursacherprinzips dar.
- Wir begrüßen, dass **Strom zu den am niedrigsten besteuerten Energieträgern gehört, gemeinsam mit nachhaltigen nicht-biologischen Kraftstoffen**. Diese Regelung treibt die Dekarbonisierung im Verkehrssektor voran und lässt Verkehrsunternehmen gleichzeitig Flexibilität bei der Wahl der sauberen Antriebstechnologien.
- Mitgliedstaaten können Steuerausnahmen oder -ermäßigungen gewähren, u. a. für Strom aus erneuerbaren Energien, erneuerbaren Wasserstoff, Biogas, Biomethan, E-Treibstoffe und E-Gase (Art. 16). Damit werden **Anreize für die Verwendung sauberer Energieträger** geschaffen, die gleichermaßen für alle Verkehrsträger gelten.
- Die bisherige **vollständige Befreiung für den Luft- und Schifffahrtssektor wird beendet**. Damit geht die Kommission einen wichtigen Schritt in Richtung Level Playing Field zwischen den Verkehrsträgern.

Verbesserungsvorschläge

- Die Umsetzung des Verursacherprinzips erfordert es, mit der konsequenten Kohlenstoffbepreisung für umweltbelastende Verkehrsträger nicht erneut zu warten. Der aktuelle Vorschlag ist nicht ausreichend, da er zwar Kerosin für Passagierflüge besteuert,

Frachtflüge jedoch weiterhin von der Besteuerung ausnimmt (Art. 14 Abs. 2), was eine fortdauernde Benachteiligung des Schienengüterverkehrs im intermodalen Wettbewerb darstellt. Dies verhindert die notwendige Verlagerung des Gütertransports auf die klimafreundliche Schiene. Auch Frachtflüge sollten deshalb besteuert werden, um alternative Kraftstoffe zu fördern und die Schaffung gleicher Marktbedingungen zu ermöglichen.

- Der Kommissionsvorschlag sieht für die Luft- und Schifffahrt einen Übergangszeitraum von zehn Jahren vor, während dem ein **Mindestsatz von Null für nachhaltige alternative Kraftstoffe¹ und Strom** gilt (Art. 14 & Art. 15). Sollte ein solcher Übergangszeitraum beibehalten werden, so sollten im Sinne eines Level Playing Fields zwischen den Verkehrsträgern diese Nullsteuersätze während des Übergangszeitraums auch für die **Verwendung der genannten Kraftstoffe im ÖPNV und auf der Schiene** gelten. Dies entspräche dem Ziel der Kommission, Kurzstreckenflüge möglichst durch Bahnfahrten zu ersetzen.

Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFI-Verordnung)

Mit ihrem Vorschlag für eine Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFI-Verordnung) will die Europäische Kommission den europaweiten Aufbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe fördern. Aus der derzeitigen Richtlinie 2014/94/EU soll eine Verordnung werden, die damit unmittelbar in den EU-Mitgliedsstaaten gilt und nicht erst in nationales Recht umgesetzt werden muss. Die Mitgliedstaaten sollen weiterhin nationale Umsetzungspläne erarbeiten, um die Errichtung der nötigen Infrastruktur zu planen und umzusetzen. Dabei stehen einzelne Verkehrsträger im Vordergrund, insbesondere die private E-Mobilität; andere Verkehrsträger müssen mit ihren Anliegen und ihrem Infrastrukturbedarf jedoch ebenso berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Verkehrswende müssen die öffentlichen Verkehrsunternehmen ihre Angebote in den kommenden Jahren massiv ausbauen und gleichzeitig ihre Flotten auf alternative Kraftstoffe umstellen. Da U-Bahnen und Straßenbahnen bereits heute elektrifiziert sind, liegt der **Schwerpunkt dabei auf der Erhöhung der Zahl der mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Busse**. Nach der Einführung von Beschaffungszielen für saubere und emissionsfreie Busse in der Clean Vehicles Richtlinie 2019/1161/EU müssen die Anstrengungen für den Aufbau der Infrastruktur für saubere öffentliche Verkehrsmittel in den Mitgliedstaaten dringend erhöht werden. **Die Schiene ist bereits heute Vorreiter in Sachen Elektromobilität:** In Deutschland werden rund 90 Prozent der Verkehrsleistung im Schienenpersonen- und güterverkehr elektrisch erbracht. Neben der direkten Elektrifizierung kann bei manchen Strecken auch z. B. der Einsatz von Batterie- oder Wasserstoffzügen eine sinnvolle Alternative sein, um fossile Energieträger langfristig zu ersetzen.

Positive Entwicklungen

- **Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Kommissionsvorschlag die Definition von „alternativen Kraftstoffen“ im bisherigen Sinne beibehält (Art. 2 Nr. 2).** Dadurch wird Rechtssicherheit bei der Umsetzung der Clean Vehicles Richtlinie gewährleistet, die sich für ihre Definition eines „sauberen Busses“ auf die Liste der Technologien in der AFI-Verordnung stützt. Die Verkehrsunternehmen tätigen bereits entsprechende Investitionen, um die

¹ Nachhaltige Biokraftstoffe und nachhaltiges Biogas, CO₂-arme Brennstoffe, erneuerbare Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs, fortschrittliche nachhaltige Biokraftstoffe und fortschrittliches nachhaltiges Biogas

Beschaffungsquoten für saubere Busse zu erfüllen, und müssen sich auf absehbare Zeit auf die Liste verlassen können.

- In die nationalen Umsetzungspläne sollen die Mitgliedstaaten auch **Maßnahmen zum Aufbau der Infrastruktur für Flotten aufnehmen, insbesondere Ladestationen und Wasserstofftankstellen für den öffentlichen Verkehr** (Art. 13 Abs. 1 Buchst. e). Der ÖPNV wird damit stärker als bisher berücksichtigt. Auch der neue Erwägungsgrund, der die Förderung alternativer Kraftstoffe im ÖPNV als notwendigen Bestandteil der nationalen Pläne anerkennt, ist in diesem Sinne zu begrüßen (ErwG 42).
- Für Lade- und Tankinfrastruktur für den öffentlichen Verkehr sieht der Verordnungsentwurf **keine festen Quoten** vor. Der VDV unterstützt diese Entscheidung, denn starre Zielvorgaben sind nicht das geeignete Instrument für die Infrastruktur im öffentlichen Verkehr. Bei Bussen hängt die Wahl der Technologie stark von den örtlichen Gegebenheiten ab und sollte daher eine lokale Entscheidung bleiben.
- Die Umsetzungspläne sollen die **Interessen der regionalen und lokalen Behörden sowie der betroffenen Stakeholder berücksichtigen, insbesondere wenn es um Ladeinfrastruktur für den öffentlichen Verkehr geht** (Art. 13 Abs. 3). Dies ist im Sinne der Verkehrsunternehmen und ihrer Aufgabenträger, da so lokale Verkehrskonzepte Berücksichtigung finden.

Verbesserungsvorschläge

- **Bahnhöfe spielen eine strategische Rolle als multimodale Knotenpunkte**, an denen Fahrgäste auf andere Verkehrsmittel umsteigen können (ÖPNV, aber auch Taxis, Roller oder Mietautos). Bahnhöfe sollten daher vorrangig für die Einführung von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe genutzt werden. Dieser Aspekt sollte über die bestehende Erwähnung in Erwägungsgrund 11 hinaus in der Verordnung verankert werden.
- **Der Weiterverkauf von Strom an private Dritte muss möglich sein** und darf nicht durch nationale Gesetzgebung und/oder nationales Steuerrecht erschwert oder verhindert werden. Dann könnten auch Verkehrsunternehmen, die elektrisch betriebene Verkehre anbieten, entlang ihrer Netze Ladestationen für private Dritte errichten und so zum Infrastrukturaufbau beitragen. Die Mitgliedstaaten sollten angehalten werden, ihre nationalen Regelungen daraufhin zu überprüfen.
- **Die Definition für öffentlich zugängliche Tank- und Ladeinfrastruktur sollte konkretisiert werden** (Art. 2 Nr. 38). Die derzeitige Definition umfasst alle für die Allgemeinheit zugänglichen Standorte, unabhängig von geltenden Zugangs- oder Nutzungsbeschränkungen, und schließt damit einige Ladestationen des ÖPNV mit ein. Dies widerspricht dem in ErwG 17 richtigerweise aufgeführten Ziel, dass Ladepunkte oder Zapfstellen nicht als öffentlich zugänglich gelten sollten, wenn sie auf einen bestimmten Personenkreis beschränkt sind.

Energieeffizienz-Richtlinie (EED)

Der Kommissionsvorschlag für eine überarbeitete Energieeffizienz-Richtlinie 2012/27/EU enthält höhere verbindliche Energieeinsparziele auf EU-Ebene: bis 2030 soll der Primärenergieverbrauch der EU um 39 % und der Endenergieverbrauch der EU um 36% verringert werden. Der öffentliche Sektor soll eine Vorbildfunktion erfüllen und seinen Energieverbrauch jährlich um mindestens 1,7% senken. Der Vorschlag beinhaltet außerdem Anforderungen an die Mitgliedstaaten, jährlich mindestens 3 Prozent der Gesamtfläche aller öffentlichen Gebäude, die mit Heizungen oder Klimaanlage ausgestattet sind, zu renovieren. Von beiden Zielen sind auch die öffentlichen Verkehrsunternehmen und ihre Aufgabenträger betroffen, was für zusätzliche Herausforderungen und damit verbundene Kosten sorgt. Insbesondere bei den Renovierungszielen steht zu befürchten,

dass es zu Überschneidungen mit der anstehenden Überarbeitung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden kommt, wenn diese beiden Richtlinien gleichzeitig verhandelt werden.

Positive Entwicklungen

- In Zukunft soll **Energieeffizienz bei Planungsentscheidungen stärker berücksichtigt werden**, auch außerhalb des Energiesektors (*Art. 3*). Diese Änderung könnte sich positiv auf die energieeffizienten Verkehrsträger ÖPNV und Schiene auswirken, sofern dieser Grundsatz auch für grundlegende Entscheidungen wie die Wahl zwischen Schiene und Straße gilt. Dabei muss allerdings vermieden werden, dass die Berücksichtigung der Energieeffizienz zu Verzögerungen in der Planung führt.
- Die **Grenze für die Energieaudit-Pflicht wird auf den tatsächlichen Energieverbrauch umgestellt**, anstatt sich wie bislang auf die europäische Definition von Kleinunternehmen, kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) zu beziehen. Damit werden kleine und mittlere öffentliche Verkehrsbetriebe entlastet, die nur aufgrund ihrer Beteiligungsstruktur nicht als KMU gelten (*Art. 11*).

Verbesserungsvorschläge

- Sowohl das **Einsparungsziel für den öffentlichen Sektor** (*Art. 5*) als auch die **Ausweitung des Renovierungsziels auf öffentliche Stellen** (*Art. 6*) stellen die öffentlichen Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen. Die zusätzlichen Anforderungen stellen eine Belastung im intermodalen Wettbewerb dar und verursachen zusätzliche Kosten. Die neuen Ziele müssen daher vonseiten der Mitgliedstaaten nicht nur von Leitlinien und Kompetenzaufbau, sondern auch mit zusätzlichen finanziellen Mitteln begleitet werden.
- Die **Pflicht zur vierjährigen Wiederholung des Energieaudits** (*Art. 11*) sollte unter den **Vorbehalt der Kosteneffizienz gestellt werden**. Es ist davon auszugehen, dass die erstmalige Durchführung eines Energieaudits die höchsten Einsparpotenziale aufzeigt, die den Aufwand für das Audit rechtfertigen oder übersteigen. Diese Kosteneffizienz ist für ein automatisches Wiederholungsaudit bei sonst ähnlichen Rahmenbedingungen auch nach einem Vierjahreszeitraum nicht valide belegt und sollte vielmehr z.B. von Änderungen des Energieverbrauchs, der verwendeten Energieträger oder der Verfügbarkeit neuer Techniken abhängig gemacht werden.

Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III)

Um die europäischen Klimaziele zu erreichen, muss der EU-weite Einsatz erneuerbarer Energien stärker als bislang ansteigen. Aus diesem Grund begrüßt der VDV das aktualisierte EU-Ziel für 2030 im Rahmen der Überarbeitung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie 2018/2001/EU, wonach der Anteil der Energie aus erneuerbaren Quellen am Bruttoendenergieverbrauch der Union im Jahr 2030 mindestens 40 % betragen soll. Im Verkehrssektor können ÖPNV und Schiene als nachhaltige Verkehrsträger einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, das neue Ziel zur Verringerung der Treibhausgasintensität um 13 % zu erreichen. Neben einer Umstellung auf alternative Antriebe müssen dabei auch ausreichende Mengen an erneuerbarer Energie und alternativen Kraftstoffen zur Verfügung stehen, um Anfragen aus allen Branchen bedienen zu können. Der Ausbau der Erzeugungsanlagen, der Stromnetze sowie die Herstellung, der Transport und die Bereitstellung von alternativen Kraftstoffen müssen dafür noch stärker forciert werden.

Positive Entwicklungen

- **Durch die neue Ausgestaltung der Ziele fallen die bisherigen verkehrsträgerspezifischen Multiplikatoren weg.** Damit werden die bestehenden Privilegien für die Elektromobilität auf der Straße im Vergleich zur Schiene beendet. Bislang wurde auf die für den Straßenverkehr bereitgestellte erneuerbare Elektrizität ein Multiplikator von 4 angewandt, während für den Schienenverkehr nur ein Multiplikator von 1,5 galt.

Verbesserungsvorschläge

- **Erneuerbare Energie muss in dem Sektor verbucht werden, in dem sie verbraucht wird, darunter auch der Verkehrssektor (Art. 7).** Hierbei sollte sichergestellt werden, dass durch etwaige Berichtspflichten kein unverhältnismäßiger bürokratischer Mehraufwand für die Verkehrsunternehmen entsteht.
- Der Kommissionsvorschlag beinhaltet ein neues indikatives EU-Ziel für die **Verwendung von erneuerbarer Energie in Gebäuden** von 49 % bis 2030 (Art. 15a). Mitgliedstaaten sollen gewährleisten, dass öffentliche Gebäude in dieser Hinsicht eine Vorbildrolle wahrnehmen, jedoch fehlt an dieser Stelle eine Definition öffentlicher Gebäude. Hier ist eine Klarstellung notwendig; eine Mehrbelastung des ÖPNV und der Schiene sollte an dieser Stelle vermieden werden. Insbesondere (teil-)offen konzipierte und großflächige Gebäude wie Abstellhallen, Werkstätten, Depots und Bahnhofsgebäude sollten von eventuellen Vorgaben ausgenommen werden.
- Wir begrüßen die **Schaffung eines neuen Kreditmechanismus für die Versorgung des Verkehrssektors mit erneuerbarer Energie (Art. 25 Abs. 2).** Dieser Mechanismus sollte allerdings nicht nur öffentliche Ladestationen betreffen, sondern auch Ladeinfrastruktur auf Privatgelände und ÖV-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum (opportunity charging) wie z. B. Busdepots einschließen, um Anreize für die Bereitstellung erneuerbarer Energie für den öffentlichen Verkehr und die Schiene zu schaffen.

Emissionshandelssystem (EHS)

Ein Kernelement des „Fit for 55“-Pakets ist die Überarbeitung der europäischen Emissionshandelsrichtlinie 2003/87/EG. Das bisherige Emissionshandelssystem (EHS) für den Energiesektor, die Industrie und Binnenflüge wird auf die Schifffahrt ausgeweitet. Die Kommission will die Anzahl der Zertifikate, die erworben oder zugeteilt werden können, stärker als bisher reduzieren und kostenlose Emissionszertifikate für den Luftverkehr schrittweise abschaffen. Zudem werden fossile Kraftstoffe für den Straßenverkehr sowie Heizöle für Gebäude in ein separates EHS aufgenommen. Die Einnahmen aus dem Emissionshandel sollen für klimapolitische Maßnahmen ausgegeben werden. Bei der Überarbeitung des Emissionshandelssystems ist zu berücksichtigen, dass ein Großteil des Schienenverkehrs bereits elektrifiziert und damit über die Energiebranche *de facto* vom EHS abgedeckt ist.

Positive Entwicklungen

- Der VDV begrüßt die Ausweitung des EHS auf den Seeverkehr, die Abschaffung kostenloser Zertifikate für den Luftverkehr und die Schaffung eines separaten EHS für Kraftstoffe im Straßenverkehr. Diese Maßnahmen sind ein wichtiger Schritt hin zu einer einheitlichen CO₂-Bepreisung für Verkehrsemissionen und der konsequenten Internalisierung externer Kosten.

- Positiv ist zudem, dass die Einnahmen aus dem neuen Emissionshandelssystem unter anderem für die **Verkehrsverlagerung hin zum öffentlichen Verkehr** ausgegeben werden können (Art. 30d Abs.5 Buchst. b).

Verbesserungsvorschläge

- Im Einklang mit den Zielen der EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität sollten **mindestens 25 Prozent** der Einnahmen aus dem neuen Emissionshandelssystem für Verkehr und Gebäude **für den Ausbau des Eisenbahnsystems und des ÖPNV** bereitgestellt werden. Denn ein Schwerpunkt auf die Subventionierung des Individualverkehrs ist aus klima- sowie verkehrspolitischen Gesichtspunkten nicht zielführend. Die Umsetzung einer solchen Vorgabe ist auf nationaler Ebene sicherzustellen.

Sozialer Klimafonds

Der Soziale Klimafonds soll die Verteuerung der Preise für Brennstoffe und ihre sozialen Folgen abfangen und dabei unter anderem für Investitionen in Dekarbonisierung von Gebäuden und Verkehr verwendet werden. Ein Teil der Finanzierung läuft über die Einnahmen des neuen EU-EHS.

Der Wirkmechanismus des Rückverteils an Geringverdiener über einen sozialen Klimafonds ist aus VDV-Sicht sinnvoll. **Ein solcher Mechanismus sollte darauf ausgelegt sein, dass Verkehr vermieden, ein Umstieg auf den Umweltverbund gefördert bzw. erforderlicher Verkehr verträglich abgewickelt wird.** Dazu gehört bezahlbarer Wohnraum, damit die Wege kürzer ausfallen, damit dort, wo sich der Aktionsradius befindet, auch gewohnt werden kann. Es sind Alternativen zum Pkw auszubauen und deren Nutzung durch ein Mobilitätsbudget oder die Förderung von ÖV-Abonnements zu fördern. Falls eine Pkw-Nutzung erfolgt, sollte ein Bepreisungssystem kleine und energieeffiziente Pkw, die in Regionen mit geringer Erschließungsqualität genutzt werden, ausnehmen. Ein nicht differenzierter Ausgleich wie eine Pendlerpauschale unterstützt dagegen eine Fixierung der energieaufwändigen dispersen Siedlungsstrukturen.