

ÖBB POSITION ZUM VORSCHLAG DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION FÜR EINE RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR ENERGIEEFFIZIENZ (NEUFASSUNG) COM(2021) 558 FINAL

Die ÖBB begrüßen den Entwurf der Europäischen Kommission für die Überarbeitung der EU-Energieeffizienz Richtlinie. Der Vorschlag ist richtungsweisend und kann wesentlich zur Erreichung der europäischen Klimaziele beitragen.

In den Erwägungsgründen des Kommissionsvorschlags werden hohe Einsparungspotentiale in allen Sektoren, aber auch besondere Herausforderungen in den Sektoren Transport und Gebäude identifiziert (Grund 9). Die Erwägungsgründe zeigen auch an mehreren Stellen auf, wie die Richtlinie im Transportsektor zur Anwendung kommen soll:

- Anwendung des „Energy Efficiency First Prinzips“ auf Investitionen im Transportsektor (Grund 14),
- Vorbildfunktion des Transports in der öffentlichen Verwaltung (Grund 28),
- Anrechenbarkeit von politischen Maßnahmen zum Modal Shift als Energieeffizienzmaßnahme (Grund 51).

Die ÖBB regen an den Vorschlag der Kommission in folgenden Punkten zu präzisieren:

1. Stärkung energieeffizienter Entscheidungen im Verkehrssektor

In der Energieeffizienz Richtlinie soll eine stärkere rechtliche Verpflichtung implementiert werden, um die effiziente Verwendung von Energie auch im Verkehrs- und Transportsektor zu forcieren – insbesondere im überregionalen, europäischen Kontext.

Nach dem Entwurf der Kommission soll das „Energy Efficiency First“ Prinzip im Rahmen von Energiesystemen und – sofern diese Auswirkungen auf den Energiebedarf und die Energieeffizienz haben – auch auf andere Sektoren anwendbar sein. Das Prinzip soll sowohl in den politischen Rahmenbedingungen, in der konkrete Planung als auch bei den Investitionen Berücksichtigung finden.

In den Artikeln der Richtlinie werden diese Intentionen jedoch nicht mit konkreten rechtlichen Vorgaben unterlegt. Hier sollte, ähnlich wie beim Gebäudesektor, eine stärkere Verbindlichkeit hergestellt werden. Diese kann z.B. bei Investitionsprojekten in Verkehrsinfrastruktur durch eine verpflichtende Lebens-Zyklus Analyse, ähnlich wie im Gebäudebereich, gewährleistet werden.

2. Übergangsregelung für die Einführung eines Energiemanagements

Eine zeitlich begrenzte Übergangsfrist für die Einrichtung eines Energiemanagementsystems ist zwingend notwendig, damit für große Unternehmen Planungssicherheit bei der Neueinführung gewährleistet ist und das fortlaufende Service im Öffentlichen Verkehr auch während der Umstellungsphase sichergestellt werden kann

ÖBB POSITION ZUM VORSCHLAG DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION FÜR EINE RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR ENERGIEEFFIZIENZ (NEUFASSUNG) COM(2021) 558 FINAL

Laut dem Kommissionsentwurf müssen alle Unternehmen mit einem Endenergiebedarf von über 100 TJ ein Energiemanagementsystem einführen. Bisher war als Alternative ein Energieaudit möglich. Die Einführung eines Energiemanagements ist aus Sicht der ÖBB zu begrüßen!

Allerdings bedeutet die Einführung eines gut integrierten, funktionierenden Energiemanagements einen erheblichen Ressourcen- und Zeitaufwand, insbesondere für große Unternehmen mit komplexen Energieflüssen.

Es sollte daher in der Richtlinie eine dezidierte Übergangsfrist (z.B. bis 1.1.2024) genannt werden, um für Unternehmen Planungssicherheit - bei der Umsetzung zu gewähren.

Hintergrundinformation: Energieeffizienz im Verkehrssektor

Die Bahn ist das energieeffizienteste Massenverkehrsmittel für Güter und Personen¹

Das deutsche Umweltbundesamt hat in einer Studie „Endenergieverbrauch und Energieeffizienz des Verkehrs“² berechnet. Demnach benötigten LKW 2019 etwa 31 Prozent mehr Energie als noch 1995. Das Verkehrswachstum im Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr kompensierte teilweise die technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen. Nur im Schienenverkehr sanken seit 1995 sowohl der spezifische wie auch der absolute Energieverbrauch.

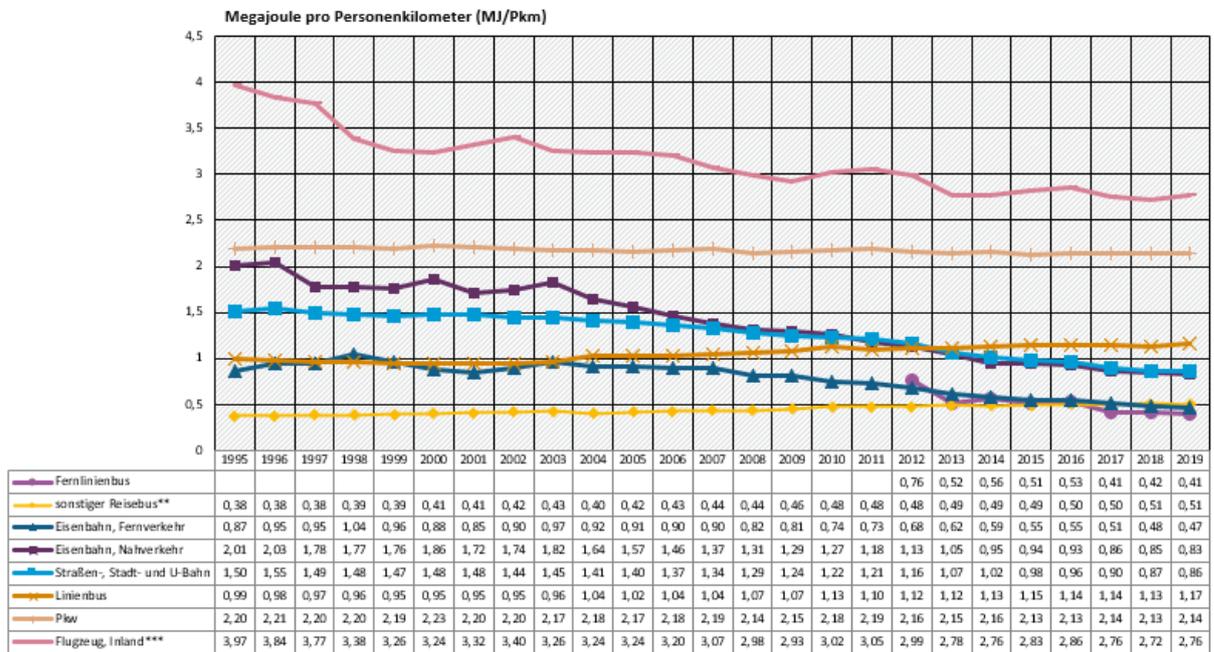
Für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor ist ein Modal Shift hin zu einem energieeffizienten Verkehrssystem nur durch den verstärkten Einsatz von energieeffizienten Verkehrsmitteln wie der Bahn, zu bewältigen.

¹ Die europäischen Bahnen befördern ca. 7 % der gefahrenen Personen-km an Land und wickeln 12,6 % des Gütertransports innerhalb der EU ab. Gleichzeitig beträgt ihr Anteil am Energiebedarf des Verkehrssektors nur 2 %, ihr Anteil an den CO₂-Emissionen liegt deutlich unter 0,4 %. Zum Vergleich befördert der Straßenverkehr 51 % des Güterverkehrs und 81,6 % des Personenverkehrs, benötigt dafür aber 93 % des Energiebedarfes des Verkehrssektors.

² <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/endenergieverbrauch-energieeffizienz-des-verkehrs>

ÖBB POSITION ZUM VORSCHLAG DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION FÜR EINE RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR ENERGIEEFFIZIENZ (NEUFASSUNG) COM(2021) 558 FINAL

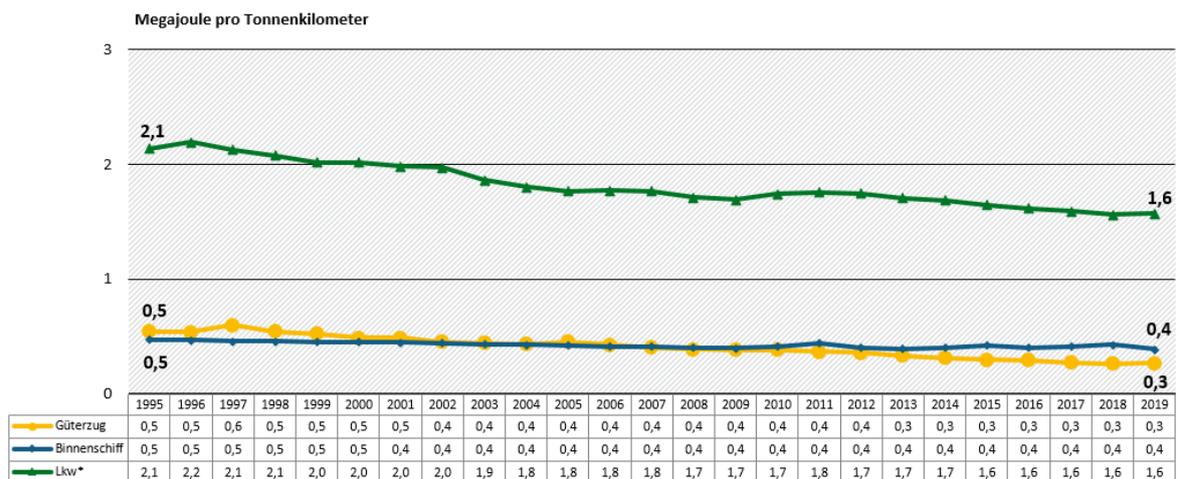
Entwicklung des spezifischen Energieverbrauchs im Personenverkehr *



*inkl. der Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel und Kerosin **Gruppenfahrten, Tagesfahrten (z.B. Busrundreisen, Klassenfahrten, "Kaffeefahrten"), ***Flugverkehr ausgewählter Flughäfen

Quelle: Umweltbundesamt, Daten und Rechenmodell TREMOD, Version 6.16 (05/2021)

Entwicklung des spezifischen Energieverbrauchs im Güterverkehr*



*inkl. der Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin und Diesel **schwere Nutzfahrzeuge (Lkw ab 3,5t, Sattelzüge, Lastzüge)

Quelle: Umweltbundesamt, Daten und Rechenmodell TREMOD, Version 6.16 (05/2021)



**ÖBB POSITION ZUM VORSCHLAG DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION FÜR
EINE RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR
ENERGIEEFFIZIENZ (NEUFASSUNG) COM(2021) 558 FINAL**

Für weiterführende Informationen kontaktieren sie bitte:

Mag.^a Veronika Haunold
EU & International Affairs Manager
veronika.haunold@oebb.at
Tel: 0664 821 75 73