

Berlin, 5. Juli 2021

**bdeuw**  
Energie. Wasser. Leben.

**BDEW Bundesverband  
der Energie- und  
Wasserwirtschaft e. V.**  
Reinhardtstraße 32  
10117 Berlin  
[www.bdeuw.de](http://www.bdeuw.de)

## Positionspapier

# „Fit for 55“-Paket

Kernforderungen der deutschen Energiewirtschaft zur Schaffung der klima- und energiepolitischen Rahmenbedingungen für die Erreichung der EU-Klimaziele

Transparenzregister ID: 20457441380-38

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten über 1.900 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 90 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

Am 14. Juli 2021 wird die Europäische Kommission im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets ihre ersten, insgesamt zwölf Legislativvorschläge vorlegen, die den klima- und energiepolitischen Rahmen der EU an die neuen im Europäischen Klimagesetz festgelegten Klimaambitionen anpassen sollen.

Der **Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft – BDEW** und seine Mitgliedsunternehmen haben bereits frühzeitig ihre Unterstützung für das Ziel der Klimaneutralität und das 2030-Klimaziel der Europäischen Union von mindestens -55% ausgedrückt<sup>1</sup>. Die Energiewirtschaft gestaltet ambitioniert und beherrscht die klimaneutrale Zukunft der Energieversorgung. Als **Ermöglicher des Green Deal** steht sie bereit, um für eine sichere, bezahlbare und dekarbonisierte Energieversorgung, basierend auf Erneuerbaren Energien und flankiert von dekarbonisierten Gasen, zu sorgen. So schafft sie nicht nur das Fundament für die effektive Bekämpfung des Klimawandels, sondern sichert auch die Zukunftsfähigkeit des Wirtschafts- und Industriestandortes Europa für das klimaneutrale Zeitalter.

Das „**Fit for 55**“-Paket muss aus Sicht des BDEW dazu genutzt werden, die **erforderlichen Weichen zu stellen**. Gefragt ist zeitnahes entschiedenes Handeln im Sinne der selbst gesteckten Ambition sowie kluge Rahmenbedingungen und die erforderlichen Instrumente als Voraussetzung zur Entfesselung eines „Klimaschutz-Wachstums“ mit den notwendigen Investitionen in den Ausbau Erneuerbarer Energien sowie der Energie- und Ladeinfrastruktur. Dies gelingt nur mit einem **ganzheitlichen, kohärenten Ansatz**, der Freiräume für Innovationen und unternehmerische Initiative schafft und nicht mit bürokratischer Übersteuerung und halbherzigen Kompromissen.

Die Energiewirtschaft mahnt dabei zu einer zügigen Umsetzung des „Fit for 55“-Pakets. Planung und Umsetzung neuer Projekte benötigt Vorlaufzeiten, und ihre Umsetzung hängt nicht zuletzt von den Kapazitäten bei Verwaltung, Zulieferern, Handwerk und Baugewerbe ab, die nicht beliebig schnell erweitert werden können.

## 1 CO<sub>2</sub>-Bepreisung auf europäischer Ebene

### 1.1 Anpassung des EU-Emissionshandelssystems (EU-EHS)

Das EU-EHS hat sich als **Schlüsselinstrument für eine kosteneffiziente und marktgetriebene THG-Minderung** im Energiesektor und der energieintensiven Industrie bewährt und sollte deshalb zum Leitsystem der europäischen und nationalen Energiewende ausgebaut werden.

---

<sup>1</sup> [BDEW-Stellungnahme „zur Anhebung des EU-Klimaziels auf mindestens 55 Prozent“](#), 09.12.2020

- › Um Planungssicherheit für alle Akteure zu schaffen sollte das Ambitionsniveau für die im EU-EHS erfassten Sektoren **frühzeitig an der Erreichung der EU-Klimaziele für 2030 und 2050 ausgerichtet** werden. Ein zentrales Instrument hierfür ist eine entsprechende Anpassung des linearen Reduktionsfaktors.
- › Statt der Einführung eines Mindestpreises für Emissionszertifikate ist die **Marktstabilitätsreserve (MSR)** bei der anstehenden Reform des EHS im Hinblick auf ihre Wirkparameter fortzuentwickeln, um zu große Preisschwankungen nach oben oder unten zu vermeiden.

## 1.2 Europäische CO<sub>2</sub>-Bepreisung in den Bereichen Gebäude und Verkehr

Für ein dynamisches, selbsttragendes Wachstum klimaneutraler Schlüsseltechnologien sind robuste Preissignale an den Energiemärkten entscheidend. Hierzu gehört eine wirksame und ambitionierte CO<sub>2</sub>-Bepreisung als Kernstück jeder Erfolg versprechenden Energiewende-Politik. Auch für die **Bereiche Gebäude und Verkehr** sollte deshalb schnellstmöglich **auf europäischer Ebene eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung** eingeführt werden. Die Reformen des EU-EHS und der Effort-Sharing-Verordnung müssen hierzu unbedingt genutzt werden.

- › Aufgrund von Unterschieden in den CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten in den genannten Sektoren ist **von einer kurzfristigen Eingliederung in das bestehende EU-EHS abzusehen**. Stattdessen sollte ein **separates Emissionshandelssystem** für den Bereich Verkehr eingeführt werden. Eine Einbeziehung des Gebäudebereichs in dieses zweite Handelssystem ist vorstellbar.
- › Die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrs- und Gebäudebereich muss von einem **breiten Maßnahmenmix flankiert** werden: Insbesondere muss der Umstieg für Menschen und Unternehmen durch eine Förderung von klimaschonenden Technologien erleichtert werden.
- › **Post 2030 sollte eine Zusammenführung der beiden Emissionshandelssysteme** angestrebt werden. Der Zeitpunkt der Zusammenführung sowie einer möglichen Einbeziehung weiterer Sektoren soll in Abhängigkeit der zu erwartenden Angleichung der CO<sub>2</sub> Vermeidungskosten bestimmt werden.
- › Eine eventuelle Fortführung des **Effort-Sharing-Mechanismus** mit nationalen Minderungszielen darf die Effizienz eines europäischen Handelssystems in den Bereichen Verkehr sowie ggf. Wärme nicht beeinträchtigen. Es sollte außerdem auf eine faire Verteilung der zu erbringenden CO<sub>2</sub>-Minderung zwischen ETS und non-ETS-Sektoren geachtet werden.

## 2 Förderung der Nutzung Erneuerbarer Energien (RED II-Revision)

Die Erhöhung des Anteils Erneuerbarer Energien in allen Endnutzungssektoren ist eine Kernvoraussetzung für die Erreichung der EU-Klimaziele. Für die Dekarbonisierung braucht Europa Erneuerbare Energien in möglichst großer Menge, möglichst schnell und möglichst günstig. Und das in allen Formen (Strom, Wasserstoff, Wärme), Sektoren, Regionen und zu allen Zeiten. Klimaneutrale Gase stehen im Zusammenspiel mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen ebenfalls im Zentrum der klimaneutralen Energieversorgung. Sie sind dabei mehr als bloße Lückenfüller, sondern vom Hochofen bis zum Heizkessel vielseitig einsetzbare Multitalente – und sollten deshalb umfassend berücksichtigt werden. Die Revision der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) muss dazu genutzt werden, den notwendigen **Ausbau der Erneuerbaren Energien** weiter voranzutreiben und gleichzeitig die Rahmenbedingungen für eine **Integration des Energiesystems** zu schaffen.

- › Es ist ein breiter und umfassender Ansatz erforderlich, bei dem sowohl die **direkte Elektrifizierung** als auch **dekarbonisierte Gase** von Bedeutung sind. Eine wesentliche Voraussetzung für die Erschließung des Potenzials klimaneutraler Gase ist die Einführung handelbarer **Herkunftsnachweise** auf Basis des „book-and-claim-Systems“ analog der Anforderung gemäß RED II. Vorgaben zur **Additionalität** dürfen den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft nicht ausbremsen.
- › Schleppende **Planungs- und Genehmigungsverfahren** sowie **mangelnde Flächenverfügbarkeiten** sind weiterhin ein wesentliches Problem beim Ausbau Erneuerbarer Energien. Die Revision der RED II sollte deshalb auch dazu genutzt werden, Planungs- und Genehmigungsverfahren weiter zu straffen und Zielkonflikte mit dem EU-Umweltrecht zu adressieren und entsprechende Änderungen vorzunehmen.
- › Eine Erhöhung des EU-weiten Erneuerbare-Energien-Ziels im Einklang mit dem 2030 Climate Target Plan<sup>2</sup> ist folgerichtig. Von der Einführung zusätzlicher (verbindlicher) Sektorziele sollte dahingegen abgesehen werden, um die notwendigen **Flexibilitäten zur Zielerreichung** beizubehalten.
- › **Nah- und Fernwärme sind ein zentraler Bestandteil für die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung.** In Deutschland beträgt der durchschnittliche Anteil Erneuerbarer Energien in Wärmenetzen bereits knapp 18 Prozent<sup>3</sup> und wird dank der zunehmenden Nutzung klimaneutraler Gase und von Power-to-Heat in Zukunft weiter steigen. Zudem muss die Förderung der KWK noch stärker Investitionssicherheit, Dekarbonisierung und

---

<sup>2</sup> [2030 Climate Target Plan der Europäischen Kommission, 17.09.2020](#)

<sup>3</sup> [Nettowärmeerzeugung nach Energieträgern in Deutschland, BDEW, 12/2020](#)

Flexibilisierung in den Fokus nehmen können. Dazu darf die Wirtschaftlichkeit der Fernwärmeversorgung allerdings nicht durch zusätzliche ordnungsrechtliche Vorgaben gefährdet werden.

- › Die **nachhaltige Nutzung von Biomasse** als verlässliche erneuerbare Energiequelle ist für die Erreichung der EU-Klimaziele wichtig, gerade auch wegen des Potenzials von Abfällen und Reststoffen. Dies sollte deshalb auch bei einer möglichen Anpassung der Nachhaltigkeitsziele in der RED II berücksichtigt werden.
- › Die RED sollte die **Integration des Energiesystems unterstützen**, anstatt sie z. B. durch Vorgaben, die den wettbewerblichen Ausbau und Betrieb der Ladeinfrastruktur gefährden würden, zu bremsen. Dabei sollte auch Konsistenz mit bereits existierender sektoraler EU-Rechtssetzung, wie der AFI-Richtlinie oder der Strombinnenmarkt-Richtlinie, gewährleistet werden.

### 3 Einführung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems (CBAM)

Die Vermeidung von Carbon-Leakage ist wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Europa und den nachhaltigen Erfolg der europäischen Klimapolitik. Bei der geplanten Einführung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems müssen deshalb alle damit verbundenen **Chancen und Risiken sorgfältig abgewogen** und mit alternativen Herangehensweisen verglichen werden. Der Mechanismus sollte vor allem als wirksamer politischer Hebel in den internationalen Klimaschutzverhandlungen eingesetzt werden. Dabei muss auf **WTO-Kompatibilität** geachtet werden, um eine Spirale von protektionistischen Maßnahmen und Handelskonflikten zu vermeiden<sup>4</sup>.

- › Die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Ausgleichsmechanismus sollte gestuft, mit **ausreichend Vorlauf- und Testzeit** und **beschränkt auf ausgewählte Sektoren** erfolgen. Eine Ausweitung auf alle im Rahmen des EU-EHS operierenden und im internationalen Wettbewerb stehenden Unternehmen sollte dann nach ausführlicher Bewertung erfolgen.
- › Die bestehenden Regelungen zur **kostenlosen Zuteilung und Strompreiskompensation** sollten zunächst fortgeführt und weiterentwickelt werden. Eine Überkompensation durch sich überschneidende Carbon-Leakage Maßnahmen muss dabei zwingend vermieden werden.

---

<sup>4</sup> BDEW-Positionspapier „Zur Öffentlichen Konsultation der Europäischen Kommission zur Einführung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems“, 28.10.2020

- › Hinsichtlich einer möglichen **Einbeziehung des Stromsektors** sollte insbesondere darauf geachtet werden, die Funktionsweise der Europäischen Energiegemeinschaft nicht durch zusätzliche regulatorische Hindernisse in Frage zu stellen und damit den **europäischen Strombinnenmarkt** zu schwächen. Auch der Stromhandel mit dem Vereinigten Königreich muss für einen stabilen Strombinnenmarkt weiterhin ohne Einschränkungen möglich bleiben.
- › **Vergleichbare Klimapolitiken im Land des Exporteurs** müssen auf einen CO<sub>2</sub>-Grenzausgleich angerechnet werden bzw. sollten im Falle einer gleichwertigen CO<sub>2</sub>-Bepreisung zu einer Ausnahme des Landes vom CO<sub>2</sub>-Grenzausgleich führen.

#### 4 **Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFI-Richtlinie)**

CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität und ein klimafreundlicher Gütertransport erfordert eine veränderte Infrastruktur zum Laden und Tanken sowie die dazu passenden Fahrzeuge. Die Energiewirtschaft baut und betreibt Lade- und Tankinfrastruktur. Obendrein liefert sie zuverlässig Energie für Elektro-, Gas- und Wasserstofffahrzeuge und trägt damit maßgeblich zum Markterfolg klimaneutraler Fahrzeuge bei. Durch die hohe Mobilität der EU-Bürgerinnen und -Bürger und den intensiven Handel im Binnenmarkt ist ein gemeinsames Vorkommen bei der Verkehrswende in der EU besonders relevant. Grundsätzlich sollte der Ausbau insbesondere der öffentlichen Lade- und Tankinfrastruktur **marktgetrieben** erfolgen. Dafür ist die wirtschaftliche Auslastung zentral (siehe dazu Pkt. 5). Es bedarf außerdem verlässlicher regulatorischer Rahmenbedingungen, damit die richtigen Investitionsentscheidungen getroffen und Planungssicherheit gewährleistet werden.

- › Entscheidend für den **bedarfsgerechte Ausbau der Ladeinfrastruktur** ist, dass auf EU-Ebene Rahmenbedingungen festgelegt werden, die den Mitgliedstaaten im Rahmen ihres nationalen Strategierahmens eine dynamische Zielfestlegung auferlegt, die die Marktentwicklung im jeweiligen Mitgliedsland abbildet und Kundenbedarf, Nutzungsverhalten sowie die Entwicklung der Fahrzeuganzahl und technologischen Parametern (Ladeleistung) berücksichtigt, auch mit Blick auf das Verhältnis von Schnelllade- zu Normalladepunkten und von öffentlichem und privatem Laden. Bedarfe für grenzüberschreitende E-Mobilität sollten im Rahmen der **TEN-T-Förderung** berücksichtigt werden.
- › Für die Lade- und Tankinfrastruktur muss ein dynamischer und flexibel auf räumliche und zeitliche Anforderungen angepasster **Förderrahmen** geschaffen werden, der den **wettbewerblichen Ausbau** nicht beeinträchtigt.
- › Die rechtlichen Anforderungen an die Ladeinfrastruktur müssen **langfristig** stabil bleiben, um den kontinuierlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur zu ermöglichen.

- › **Datenbereitstellungsanforderungen** dürfen nicht einseitig zu Lasten der Betreiber der Infrastruktur geregelt werden, sondern können nur im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung inklusive der Fahrzeugseite und Automobilhersteller erfolgen.
- › Bei der Tankinfrastruktur für Gase ist sicherzustellen, dass sie künftige Anforderungen wie eine stärkere **Beimischung von Wasserstoff** im Gasnetz bewältigen kann.

## 5 Anhebung der CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für PKW und Nutzfahrzeuge

Der wachsende Markterfolg insbesondere der Elektromobilität zeigt: Die europäischen Vorgaben zu den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten sind ein **wesentlicher Treiber für die Entwicklung zunehmend emissionsarmer Fahrzeuge**. Nur bei einem entsprechend ambitionierten Hochlauf kann die öffentliche Ladeinfrastruktur dauerhaft wirtschaftlich betrieben werden und möglichst marktgetrieben weiterwachsen. Eine effektive CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehr würde flankierend auch die Marktkräfte für den Erfolg klimafreundlicher Antriebe mobilisieren. Neben batterieelektrischen Fahrzeugen können auch klimaneutrale Gase und Wasserstoff besonders bei Nutzfahrzeugen zur CO<sub>2</sub>-Minderung beitragen. Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, sollte den **spezifischen Vorteilen verschiedener alternativer Antriebsformen** Rechnung getragen werden.

- › Der bestehende **Tank-to-Wheel-Ansatz** sollte beibehalten und durch einen Technologiebonus oder ein gleichwertiges Instrument ergänzt werden. Dieses sollte die Möglichkeit bieten, die CO<sub>2</sub>-Einsparungen, die sich aus dem Betrieb von Fahrzeugen mit erneuerbaren und CO<sub>2</sub>-armen Kraftstoffen (z. B. Biomethan) ergeben, zu berücksichtigen.
- › Es muss sichergestellt werden, dass die **Emissionswerte auf realen Verbräuchen basieren**. Ein hervorzuhebendes Negativbeispiel sind dabei die geringen realen emissionsfreien Fahrkilometer der Plug-in Hybridfahrzeuge.
- › Zusätzliche Erfüllungsoptionen müssen immer zu einer Anhebung des Gesamtziels führen, um keine Verwässerung der Ambitionen zu bewirken.
- › Es sollte eine weitere **Unterstützung von Forschung und Entwicklung** für alternative Antriebe wie Elektrofahrzeuge und mit klimaneutralen Gasen und Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen erfolgen. Der Hochlauf emissionsfreier und -armer Mobilität sollte zudem durch Anschaffungsförderungen flankiert werden, um Kostennachteile auszugleichen und Verbrauchern den Umstieg zu erleichtern. Dadurch wird mittelbar auch der wirtschaftliche Betrieb der Lade- und Tankinfrastruktur unterstützt.

## 6 Steigerung der Energieeffizienz (Revision der EED)

Die effiziente Nutzung der zur Verfügung stehenden Energie bleibt auch mit zunehmendem Anteil Erneuerbarer Energien relevant. Energieeffizienz im Sinne der europäischen Klimaziele sollte allerdings **nicht ausschließlich als absolutes Einsparziel gesehen werden**, sondern beispielsweise auch das übergeordnete Ziel der THG-Minderung und den erhöhten Flexibilitätsbedarf aufgrund eines immer höheren Anteils Erneuerbarer Energien berücksichtigen.

- › Mit Blick auf die ambitionierten EU-THG-Reduktionsziele sollte die tatsächliche CO<sub>2</sub>-Einsparung zur führenden Prämisse der EED werden. Dies kann durch die **stärkere Ausrichtung auf den Ersatz fossiler Primärenergie** geschehen. Das Ziel der Verringerung des Gesamtendenergieverbrauches ist dem unterzuordnen.
- › Der standardmäßig in der EED angewandte **Primärenergiefaktor (PEF)** sollte weiterhin die sehr **unterschiedlichen Ausgangssituationen in den EU-Mitgliedstaaten** berücksichtigen. Die Festlegung eines PEF als Projektion auf die Situation im Jahr 2030 könnte allerdings die Integration erneuerbarer Energieträger unterstützen, da die Wirkung von Investitionen über die Lebensdauer besser abgebildet wird.
- › Viele Energieeffizienzmaßnahmen aus der EED haben mittlerweile Einzug in sektorale EU-Rechtsakte erhalten (z. B. Gebäudeenergieeffizienz-Richtlinie, Strombinnenmarkt-Verordnung oder Ökodesign-Richtlinie). Eine Verschlankung des bisherigen Umfangs der EED zur **Vermeidung von Doppelregulierungen** wäre daher wünschenswert.
- › Die Stärkung der **Energiedienstleistungsmärkte** trägt zusätzlich wesentlich zur Steigerung der Energieeffizienz und damit zur Realisierung von Einsparungen bei. Eine Verbesserung der Rahmensetzung für diese Märkte muss ein wesentlicher Teil europäischer Effizienzpolitik sein.

## 7 Beitrag des Landnutzungssektors zur Zielerreichung (LULUCF)

Mit dem Europäischen Klimagesetz werden **natürliche Kohlenstoffsenken** unter das gemeinsame Dach der Zielarchitektur einbezogen und damit deren wichtige Rolle für das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 unterstrichen. Dieser Schritt kann auch dazu beitragen, frühzeitig verstärkte Senkenmaßnahmen in den Mitgliedstaaten anzuregen. Die Revision der LULUCF-Verordnung kann hierfür weitere Anreize setzen und sollte zudem **einheitliche Monitoring- und Abrechnungsregeln** etablieren. Perspektivisch sollte auch die Einrichtung eines Marktplatzes für den Handel mit Senkengutschriften in Erwägung gezogen werden.

**Ansprechpartner**

Moritz Mund  
EU-Vertretung  
Telefon: +32 2 774-5115  
moritz.mund@bdew.de

Dr. Stephan Krieger  
Strategie und Politik  
Telefon: +49 30 300199-1060  
stephan.krieger@bdew.de