

29.11.2021

# STELLUNGNAHME

---

## Fit for 55-Paket

Die Kommunen und regionalen Einrichtungen in der Metropolregion FrankfurtRheinMain teilen die Ambitionen des Europäischen Grünen Deals und sind sich ihrer zentralen Rolle als „Umsetzer“ der entsprechenden Ziele in konkrete Maßnahmen vor Ort sowie der entsprechenden Vorbildfunktion bewusst.

Gerade aus dieser Praxisperspektive möchten wir zu einigen besonders kommunalrelevanten Aspekten aus den verschiedenen Vorschlägen des Fit for 55-Paketes Stellung nehmen. Wir hoffen mit unseren Anmerkungen zu einer noch effektiveren EU-Gesetzgebung und dem notwendigen Schulterschluss mit der bürgernahsten Politikebene beitragen zu können.

### ENERGIEEFFIZIENZ (2021/0203 (COD))

Zu Recht schlägt die Kommission ein Kapitel II zur Vorbildfunktion der öffentlichen Hand vor, welches einen neuen Zielwert für die jährliche Senkung des Endenergieverbrauchs in allen öffentlichen Einrichtungen festlegt. Mit Blick auf diese Ambitionen besteht zu Artikel 5 keinesfalls ein Dissens. Wir sind jedoch der Ansicht, dass eine fixe Sanierungsquote, wie sie der überarbeitete Artikel 6 auch für Kommunen vorsehen würde, kein geeignetes Regulierungsinstrument ist, um diese Ziele zu erreichen.

Energieeinsparungen und ein entsprechend ambitioniertes Gebäudesanierungsprogramm liegen im ureigensten Interesse unserer Kommunalverwaltungen. Entsprechende Vorhaben in bewohnten und öffentlichen Gebäuden in kommunalem Besitz werden vor Ort bereits umfassend angegangen, wobei die Verwaltungen und politischen Gremien sehr genau wissen, welche Maßnahmen die effektivsten und kosteneffizientesten sind.

Wo der Sanierungsfortschritt schleppend läuft, liegt dies weniger im fehlenden politischen Willen, sondern in ganz praktischen und fallspezifischen Umsetzungshürden begründet: neben der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel sind hier unter anderem die entsprechenden Kapazitäten und Qualifizierungen in den Verwaltungen, die Verfügbarkeit von Dienstleistern und Material oder mangelnde interdisziplinäre Zusammenarbeit, beispielsweise bei anspruchsvollen Sanierungen von denkmalgeschütztem Gebäudebestand, zu nennen. Die in Artikel 6 vorgeschlagene Ausweitung der Sanierungsquote von 3 % des Gebäudebestands über 250 qm auf die kommunale Ebene wird nun keine dieser praktischen Sanierungshürden abschwächen oder beseitigen. Die damit verbundenen Monitoring-Pflichten und die Erstellung eines öffentlich zugänglichen Gebäudeinventars sind gerade für kleinere Kommunen herausfordernd. Um einen kontraproduktiven administrativen Mehraufwand zu vermeiden, bieten Pooling-Ansätze zur Bündelung

kommunaler Ressourcen Chancen für ein gemeinsames Handeln. Hierfür sollten daher umfassende Finanzhilfen und Unterstützungen für den Kapazitätsausbau vorgesehen werden. Wir hoffen daher im Konzert mit den kommunalen Interessensträgern des deutschsprachigen Raumes auf ein erneutes Nachdenken über diesen Aspekt des Kommissionsvorschlags im Prozess der anstehenden politischen Verhandlungen.

Die je nach Mitgliedsstaat divergierenden Verständnisse eines Niedrigstenergie-Gebäudes und die Tatsache, dass angesichts der aktuellen Anstrengungen oftmals nur noch Vorhaben mit einem ungünstigen Verhältnis zwischen marginalen Kosten und marginalem Nutzen „übrig“ geblieben sind, könnte eine regulative Orientierung weg vom einzelnen Gebäude hin zu einem integrierten Quartiersansatz vielversprechend sein, der eng mit der Erzeugung Erneuerbarer Energien und der Wärme- und Kälteversorgung verknüpft ist.

Da bislang nicht klar ist, wie sich die in Artikel 7 angelegten Verpflichtungen, u. a. bei öffentlichen Vergaben nur Produkte und Leistungen mit hoher Energieeffizienz zu berücksichtigen, zu den allgemeinen EU-Vergaberichtlinien verhalten, sollte dies im Gesetzgebungsprozess sorgfältig geprüft werden. Ein gewisser Spielraum für die Umsetzung durch die Mitgliedsstaaten sollte gewahrt bleiben.

Als wichtiger europäischer Standort für Rechenzentren, der als Datenknoten eine wichtige Aufgabe für ganz Europa wahrnimmt, begrüßen wir nicht zuletzt, dass der Aspekt der energieeffizienten Rechenzentren in der Neufassung erstmals aufgegriffen wird. Die vorgeschlagene Informationspflicht und eine verpflichtende Kosten-/Nutzenanalyse für Energieeffizienzmaßnahmen bei großen Neubauten in Artikel 11(10) und 24(4) könnte dazu beitragen, eine Konfliktstellung zwischen einer wachsenden regionalen Datenwirtschaft und dem Energieverbrauch vor Ort zu vermeiden.

#### **KLIMA-SOZIALFONDS (2021/0206(COD))**

Im Licht der genannten Punkte begrüßen wir die geplante Einrichtung eines aus den Erlösen des (möglicherweise ausgeweiteten) Emissionshandels gespeisten Klima-Sozialfonds. Für die Umsetzung der Renovierungswelle und die Verhinderung von Energiearmut sehen wir dies als im Volumen begrenzten, aber deshalb nicht weniger wertvollen Beitrag. Mit dem Wissen um die bereits überdurchschnittlich hohen Energiekosten in Deutschland und das gerade in den wirtschaftsstarke Metropolregionen spürbare Problem von fehlendem bezahlbarem Wohnraum, das sich durch kostenintensive energetische Sanierungen weiter verschärfen könnte, setzen wir darauf, dass Begünstigte aus allen Regionen der Union Zugang zu diesem Fonds erhalten werden.

Da sich der Fonds analog zum Resilienz- und Wiederaufbaufonds formell an die Mitgliedsstaaten richtet, sollte die kommunale und regionale Ebene an der Erstellung dieser Pläne unbedingt beteiligt werden – im besten Falle anders als bei letzterem nicht nur pro forma, sondern durch einen wirklichen Dialog. Lediglich die von Armut bedrohte Bevölkerung *im ländlichen Raum* als Berechnungsgrundlage des Verteilschlüssels auf die Mitgliedsstaaten zu verwenden, halten wir angesichts des zuvor genannten außerdem für wenig nachvollziehbar (siehe Annex I).

#### **ERNEUERBARE ENERGIEN (2021/0218 (COD))**

Wir begrüßen die verschärften Ambitionen zum Ausbau der Energie aus erneuerbaren Quellen (40 % in 2030) und unterstützen Artikel 15 zur Vorreiterrolle der öffentlichen Hand. Im Gegensatz zu der vorgeschlagenen Renovierungsquote sind wir mit Blick auf die Nutzung Erneuerbarer Energien im Gebäudesektor überzeugt, dass damit ein effektiver Beitrag zum Klimaschutz leistbar ist.

Auch das Ziel, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um 13 % zu verringern, ist ein richtiges Signal – insbesondere in Kombination mit dem „Unterziel“ von 2,6 % zum Einbeziehen erneuerbaren Kraftstoffs nicht-biogenen Ursprungs (strombasierte Kraftstoffe oder auch sogenannte Power-to-X-Kraftstoffe). Gerade mit Blick auf die vielzitierte Technologieoffenheit braucht der Einstieg in die Wasserstoffwirtschaft auch im Verkehrssektor einen entsprechenden Schub um langfristig in bestimmten Anwendungsfeldern, in denen die batteriebetriebene Elektromobilität schwierig umzusetzen ist, konkurrenzfähig zu sein.

In der Metropolregion FrankfurtRheinMain wird ab dem kommenden Jahr die weltgrößte Flotte an Brennstoffzellenzügen im Einsatz sein, die auf vier regionalen ÖPNV-Linien die bestehenden Dieselloks ersetzt. Wenngleich die zugrundeliegende Wasserstofftankstelle im Industriepark Frankfurt-Höchst angesichts der geografischen Lage und dem Ausbaustand Erneuerbarer Energien hierfür (aktuell) keinen grünen Wasserstoff zur Verfügung stellen kann, sehen wir darin trotzdem einen wichtigen Schritt, um in die Wasserstoffwirtschaft im Verkehrssektor einzusteigen sowie einen Beitrag zur Verringerung des Klimafußabdrucks unseres regionalen Verkehrssystems zu leisten. Wir verstehen solche über Pilotprojekte hinausgehende großdimensionierte Vorhaben im Alltagsbetrieb als erste Schritte für den Wandel hin zu klimafreundlicheren Alternativen im Verkehrssektor und bedauern sehr, dass entsprechende Projekte nicht unter dem Unterziel von 2,6 % anrechenbar sein werden.

### **INFRASTRUKTUR FÜR ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE (2021/0223(COD))**

In diesem Sinne begrüßen wir, dass die vorgeschlagenen Zielvorgaben für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe explizite und bindende Ziele auch für Wasserstoff als Energieträger beinhalten.

Wir sehen das Ambitionslevel der nach Technologie verschiedenen Ladepunktevorgaben im TEN-V für PKW, Busse und LKW grundsätzlich in Kohärenz mit den bereits beschlossenen Ausbauambitionen auf nationaler Ebene. Mit Blick auf das Ausbauziel der verfügbaren Ladekapazität pro Elektro-PKW wird die Herausforderung in der konkreten Umsetzung darin bestehen, den roll-out über alle territorialen Räume hinweg sicherzustellen. Gerade in dicht bebauten urbanen Zentren ist Fläche knapp und das Aufstellen von öffentlich zugänglichen Ladesäulen eine große praktische Herausforderung. In peri-urbanen und ländlichen Räumen werden Elektro-Fahrzeuge tendenziell eher an der eigenen Steckdose aufgeladen. Insofern sollte die neue AFI-Verordnung in engem Zusammenhang mit der ebenfalls anstehenden Überarbeitung der Richtlinie über die Gesamtenergiebilanz von Gebäuden entwickelt werden.

Des Weiteren ergibt die vorgeschlagene Neufassung der Definition eines alternativen Kraftstoffes in Artikel 2 in der angelegten Abstufung („alternative Kraftstoffe“/„erneuerbare Kraftstoffe“/„alternative fossile Brennstoffe“) inhaltlich Sinn. Da allerdings die Definition eines sauberen Fahrzeugs in der Clean Vehicles Directive teilweise auf diesem Absatz fußt, wäre vom Gesetzgeber genauer zu klären, ob sich aus der Eingruppierung von Gas als alternativem fossilen Kraftstoff für den Übergang Auswirkungen auf die Beschaffung entsprechender Fahrzeuge im ÖPNV durch die Clean Vehicles Directive ergeben – um entsprechende Rechts- und Planungssicherheit zu gewährleisten.

Grundsätzlich muss das Fernziel nicht nur im Technologiewandel des Individualverkehrs, sondern in einer Stärkung des öffentlichen Nachverkehrs und einer Verkehrsverlagerung weg von der Straße liegen. Mit unserem SUMP für die Region FrankfurtRheinMain unterstützen wir das u. a. durch den Aufbau regionaler multimodaler Mobilitätshubs, die auch ein entsprechendes Ladeangebot beinhalten.