Bundesrat **Drucksache 570/26 (Beschluss)**

20.11.26

Beschluss
des Bundesrates

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2016/1628 hinsichtlich der Einbeziehung von Wasserstoff als Bezugskraftstoff für die Prüfung eines Motortyps oder einer Motorenfamilie

COM(2026) 523 final

Der Bundesrat hat in seiner 1070. Sitzung am 20. November 2026 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt die Zielsetzung des Kommissionsvorschlags, sieht in der Verordnung (EU) 2016/1628 jedoch weitergehenden Änderungsbedarf und bittet die Bundesregierung, im Rahmen der Beratungen über den vorliegenden Verordnungsvorschlag auch diese Punkte in den Beratungsprozess einzubringen.

2. Der Bundesrat stellt fest, dass mobile und transportable Netzersatzanlagen für die Aufrechterhaltung der Einsatz- und Führungsfähigkeit der Feuerwehren sowie der Einheiten und Einrichtungen des Katastrophen- und Zivilschutzes bei länger dauernden oder großflächigen Stromausfällen von wesentlicher Bedeutung sind. Vor dem Hintergrund von immer häufiger auftretenden Extremwetterereignissen, technischen Defekten, Infrastrukturschäden, Sabotage und Cyberangriffen muss ihr zuverlässiger und längerfristiger Betrieb auch in Krisensituationen und bei Versorgungsengpässen möglichst unterbrechungsfrei gewährleistet sein.

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 720 - 2946

3. Der Bundesrat stellt fest, dass mobile und transportable Netzersatzanlagen auch für Betreiber Kritischer Infrastrukturen (KRITIS-Betreiber) bei länger dauernden oder großflächigen Stromausfällen von wesentlicher Bedeutung sein können. Deren zuverlässige und längerfristige Funktionsfähigkeit muss in Krisensituationen und bei Versorgungsengpässen ebenfalls möglichst unterbrechungsfrei gewährleistet sein.

4. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, sich dafür einzusetzen, das Sonderregime des Artikels 34 in Verbindung mit Anhang VI der Verordnung (EU) 2016/1628 auf Motoren in einsatzkritischen mobilen und transportablen Netzersatzanlagen der Feuerwehren, des Katastrophen- und Zivilschutzes sowie von KRITIS-Betreibern zu erweitern. Die besonderen Emissionsgrenzwerte und technischen Anforderungen des Anhangs VI sollten daraufhin überprüft und, soweit erforderlich, so angepasst werden, dass die dauerhafte Einsatzsicherheit der erfassten Netzersatzanlagen gewährleistet werden kann. Dabei sollte erforderlichenfalls auch eine Ausführung ohne ein reagenzabhängiges Abgasnachbehandlungssystem ermöglicht werden, sofern keine technisch gleich resiliente emissionsärmere Lösung zur Verfügung steht.

5. Als anspruchsberechtigte Einrichtungen der KRITIS gelten Einrichtungen gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2557 (CER-Richtlinie) sowie gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2555 (NIS-2-Richtlinie) mit Ausnahme der Ziffern 3, 5b bis 5f und 6 des Anhangs II, wobei etwaige Schwellenwerte, die im Zuge einer Umsetzung in nationales Recht definiert wurden, ohne Beachtung bleiben.

6. Für den Fall, dass die Erweiterung des Sonderregimes nach Artikel 34 nicht oder nicht kurzfristig erreicht werden kann, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich gegenüber der Kommission zumindest für eine Anpassung der unionsrechtlichen Anforderungen an die Notfallübersteuerung des Inducement-Systems für Motoren in mobilen und transportablen Netzersatzanlagen der Feuerwehren sowie des Katastrophen- und Zivilschutzes einzusetzen. Jedenfalls sollte gegenüber der Kommission auf folgende Anpassungen und Klarstellungen hingewirkt werden:

a) Für die betreffenden Motoren sollte ein gesichertes Notfallverfahren vorgesehen werden, dass bei einer fortdauernden, dokumentierten Not- oder vergleichbaren Einsatzlage eine erneute und erforderlichenfalls wiederholte Freischaltung durch autorisiertes und geschultes Betreiberpersonal ohne Anwesenheit von Herstellerpersonal und ohne aktive Kommunikationsverbindung zum Hersteller ermöglicht.

b) Das erforderliche motorspezifische und gegen Missbrauch gesicherte Sicherheitsmittel sollte autorisierten Betreibern vorsorglich bereitgestellt werden können. Seine Ausgabe und Verwendung sind so zu dokumentieren, dass die unionsrechtlichen Dokumentations- und Nachweispflichten erfüllt werden.

c) Hersteller und Originalgerätehersteller sollten verpflichtet werden, dem Endnutzer rechtzeitig vor dem Erwerb Informationen über die typgenehmigte Notbetriebsdauer, das Freischaltungsverfahren, den berechtigten Personenkreis sowie bestehende Kommunikations- oder Serviceabhängigkeiten zur Verfügung zu stellen.

7. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung ferner zu prüfen, wie technisch geeignete, bereits typgenehmigte Motortypen oder Motorenfamilien in das erweiterte Sonderregime nach Artikel 34 des Verordnungsvorschlags in Verbindung mit Anhang VI einbezogen und bereits in Verkehr gebrachte oder eingebaute Motoren mit einer vom Hersteller beziehungsweise Typgenehmigungsinhaber bereitgestellten und genehmigten Software- oder Nachrüstlösung ausgestattet werden können, die den Anforderungen der angepassten Notbetriebsregelung entspricht.

8. Der Bundesrat begrüßt den im Kommissionsvorschlag enthaltenen Gedanken, wasserstoffbetriebene Motoren im Kontext des Artikels 43 Absatz 4 gesondert zu behandeln. Er hält jedoch den Nutzen des Artikels 43 Absatz 4 insgesamt für fraglich, da der Endnutzer mit dieser Regelung erst nach dem Kauf im Wege der beiliegenden Unterlagen Informationen über die CO_2-Emissionen des Motors erlangt. Für die Kaufentscheidung steht diese Information daher nicht zur Verfügung.

9. Der Bundesrat stellt fest, dass im Vollzug der Marktüberwachung die Kommunikation mit dem in der Union niedergelassenen Bevollmächtigten nach Artikel 10 des Verordnungsvorschlags nicht in allen Fällen reibungslos funktioniert. Zur effizienteren Kommunikation mit dem Bevollmächtigten sollte die Angabe einer E-Mail-Adresse sowie einer Telefonnummer zusätzlich zur Anschrift im Beschreibungsbogen vorgeschrieben werden. Zudem ist zu prüfen, ob die derzeitigen Sanktionsmöglichkeiten in Fällen, in denen kein EU-Bevollmächtigter existiert oder dieser seine Aufgaben nicht wahrnimmt, ausreichen.