

Erreichung der CO₂-Reduktionsziele für Busse
Mobilitätswende ernsthaft vorantreiben – Notwendige Mittel im Haushalt 2025 bereitstellen!
Stand 28.03.2024

Hintergrund

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, muss die Antriebs- und Mobilitätswende konsequent vorangetrieben werden. Auf europäischer Ebene wurden nun sehr ambitionierte Zielwerte zur Reduktion der CO₂-Emissionen für den Bereich der schweren Nutzfahrzeuge festgelegt.¹ Bereits bis 2030 müssen die Emissionen von Fernbussen um 45 Prozent gesenkt werden. Bei Stadtbussen soll bis 2030 eine Reduktion um 90 Prozent und bis 2035 um 100 Prozent erreicht werden.

Unabhängig von der Verordnung zu den erwähnten Flottengrenzwerten wurde zeitgleich auf Bundesebene der Haushalt 2024 verhandelt. Die ursprünglichen Planungen sahen hier wichtige Impulse für den Markthochlauf klimaneutraler Fahrzeuge vor. Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 hatte jedoch erhebliche Auswirkungen: Trotz der neuen, scharfen CO₂-Reduktionsziele für Nutzfahrzeuge und den damit verbundenen erheblichen finanziellen Herausforderungen, sieht der Haushalt 2024 - entgegen der ursprünglichen Planung - **deutliche Kürzungen bei der Förderung für die Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge und dem Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur vor**. Beispielsweise ist der Haushaltstitel „Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben“ vollständig ausgelaufen bzw. entfallen.² Letzten Informationen zufolge, sollen auch für den Aufbau der Wasserstoff-Infrastruktur keine Mittel mehr bereitgestellt werden.

Problem

Die massiven Kürzungen der vorgesehenen Mittel kommen in einer Phase, in der eigentlich alle Anstrengungen notwendig sind, um den Markthochlauf von Fahrzeugen mit klimaneutralen Antriebssträngen voranzutreiben. **Im Bereich der Busse ist dies klimapolitisch doppelt schädlich**. Zum einen wird der Austausch der bestehenden Flotten durch klimaneutrale Fahrzeuge deutlich verlangsamt. Zum anderen werden nicht genug Busse betrieben, um die notwendige Verlagerung auf kollektive Verkehrsformen zu erreichen. Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, der schon in den vergangenen Jahren die Sektorziele verfehlt hat, wird dadurch auch weiter blockiert.

Wesentliche Herausforderung ist, dass die **notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur bei Bussen nochmals deutlich schwieriger und kostspielig ist**. Für den Aufbau eines Depots für 20 E-Busse fallen geschätzt bereits Kosten von über 2 Millionen EUR an³. Aufgrund dieser enormen Kosten wird der Aufbau der Infrastruktur in der erforderlichen Geschwindigkeit nicht allein durch privatwirtschaftliche Investitionen gedeckt werden können.

Zudem sorgen die sehr aufwendigen und teuren Komponenten sowie die erhöhten Produktionskosten dafür, dass das Preisniveau auch mittelfristig höher bleiben wird. Zusammengenommen führen die fehlende Infrastruktur und die höheren Anschaffungspreise dazu, dass die Anreize für die Neuanschaffung klimaneutraler Fahrzeuge gering sind und damit eine rasche Flottenerneuerung ausbleibt.

Ein Verfehlen der europäischen Flottenziele wäre klimapolitisch fatal und würde die Hersteller aufgrund der hohen Strafzahlungen extrem hart treffen. Damit würde also gleichzeitig das Bestehen der heimischen Hersteller im internationalen Wettbewerb aufs Spiel gesetzt und die verbleibenden Arbeitsplätze gefährdet. Sollten im Haushalt 2025 keine ausreichenden Mittel für den Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur sowie der Beschaffung eingeplant werden, hätte dies daher nicht nur kurzfristige Folgen. Da dadurch der dringend erforderliche Kick-Start für den Aufbau der Infrastruktur für Busse mit klimaneutralen Antrieben ausbleibt, ist auch die Erreichung der langfristigen Klimaziele massiv gefährdet.

Lösung

Zweifelloos verlangen die haushaltspolitischen Beratungen im Nachgang an das KTF-Urteil besonderes Verhandlungsgeschick. Um auch bei knappen Haushaltsmitteln wichtige Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels voranzutreiben, müssen explizit jene Mobilitätsformen gefördert werden, die einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor leisten können.

Um den Bussektor langfristig als klimafreundlichen Verkehrsträger zu erhalten und die Flottenerneuerung deutlich zu beschleunigen, sollten im Haushalt 2025 die Mittel zur Förderung des Infrastrukturausbaus sowie zur Beschaffung klimaneutraler Busse wieder deutlich erhöht werden. Nur so können in dieser entscheidenden Phase der Mobilitätswende die richtigen Weichen gestellt werden, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen und gleichzeitig die deutsche Nutzfahrzeugindustrie und die damit verbundenen Arbeitsplätze zu sichern.

¹ Verfahren 2023/0042/COD - Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956 ([Link](#))

² Haushalts-Titel 6092 893 09

³ Schätzung: 600.000 EUR für elektr. Installation; 700.000 EUR für die Ladestation; 140.000 EUR für den Netzanschluss; 650.000 EUR für die Transformatorstation; 40.000 EUR für das Lademanagement