

T 030 399932-  
F 0221 57979-  
E [REDACTED]

1. März 2024

## Förderung der Umstellung von Bussen, der Lade- und Betankungsinfrastruktur auf alternative Antriebe



Ihr Einverständnis vorausgesetzt, kontaktieren wir Sie auf diesem Wege mit der **Bitte um ein zeitnahe Gespräch** zur weiteren Umstellung der Linienbusflotten auf alternative Antriebe sowie dessen weitere operative Ausgestaltung.

Grund für unser Bitte ist der jüngste Beschluss zur **Kürzung der Fördermittel** in Höhe von rund 77 Millionen Euro in 2024, der in diesen Wochen in unserer Mitgliedschaft für zahlreiche Rückfragen und viel Unsicherheit sorgt. Perspektivisch soll der HH-Titel „Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben“ (6092 893 09) im Klima- und Transformationsfonds sogar **vollständig auslaufen** bzw. **entfallen**, obwohl der Markthochlauf bei Weitem nicht abgeschlossen ist. Zwar sind dank der breiten Unterstützung Ihres Hauses und anderer Ressorts inzwischen 12 Prozent der Linienbusse mit sauberen oder emissionsfreien Antrieben im Regelbetrieb, zugleich ist der Anteil der Dieseltechnologie im Linienbusverkehr mit 88 Prozent aber nach wie vor sehr hoch. Auch wenn die moderne Dieseltechnologie im ÖPNV einen wichtigen Beitrag bei Umwelt- und Klimaschutz leisten kann, stuft die gültige Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) diese Antriebstechnologie als **nicht emissionsfrei** oder sauber ein. Warum vor diesem Hintergrund die Förderung des Bundes so massiv gekürzt worden ist und auslaufen soll, ist aktuell nicht nachvollziehbar, zumal sich Rat und EU-Parlament zu Beginn des Jahres sogar auf weitere Maßgaben für CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge, einschließlich Busse verständigt haben: Demnach müssen ab dem Jahr 2030 90 Prozent der neu in den Markt gebrachten Stadtbusse emissionsfrei sein; ab dem Jahr 2035 dann 100 Prozent.

Als Branche würden wir den Weg zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen bzw. -freien Mobilität gerne weitergehen. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass der Bund wieder in die Finanzierung von Bussen mit den zugehörigen Investitionen in die Infrastruktur einsteigt. Andernfalls wäre auf EU-Ebene ein „Zurückdrehen“ der CVD sowie der CO<sub>2</sub>-

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle  
Kamekestraße 37-39  
50672 Köln  
T 0221 57979-0  
F 0221 57979-8000

info@vdv.de  
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und  
Bundesregierung: R001242  
UST-IdNr. DE 814379852

Vorstand  
Präsident und Vizepräsidenten  
Ingo Wortmann (Präsident)  
Joachim Berends  
Hubert Jung  
Werner Overkamp  
Prof. Knut Ringat  
Veit Salzmann  
Hauptgeschäftsführer  
Oliver Wolff

Haltestellen  
Stadtbahn bis Friesenplatz,  
Regionalzüge bis  
Bahnhof Köln West

Flottengrenzwerteverordnung erforderlich, was mit Blick auf die verabredeten Ziele bei Umwelt- und Klimaschutz nicht zielführend sein kann.

Seit nunmehr 15 Jahren gibt es eine gemeinsame und erfolgreiche Strategie des Bundes, der Länder, der Industrie und der Verkehrsunternehmen, emissionsfreie Busse und deren Infrastrukturen zu entwickeln und marktfähig zu machen. Vor allem die Programme auf Bundesebene haben es der Industrie ermöglicht, ihre Produkte auf Basis der betrieblichen Erfahrungen in den Unternehmen weiterzuentwickeln. Fahrzeughersteller wie MAN oder Daimler Busses, aber auch die deutsche Zulieferindustrie sind mit ihren Produkten in vielen Bereichen sogar Weltmarktführer geworden. Kurz: Von den Initiativen Ihres Hauses, anderer Ressorts und der Branche profitiert die ganze deutsche Wirtschaft.

Die nun angedachte **Beendigung der Förderung des Bundes gefährdet den gesamten Transformationsprozess**, zumal aktuell rund 800 Verkehrsunternehmen in ihren Betriebsplanungen bis 2025 eine Systemumstellung mit ungefähr 10.000 Bussen auf einen emissionsfreien Betrieb vorgesehen haben. Das entspricht einer Umstellung von rund 20 Prozent aller Linienbusse auf emissionsfreie Antriebe. Bleibt es hingegen bei den Kürzungen und der angedachten auslaufenden Förderung, stünden die Pläne zur Disposition. Erschwerend kommt hinzu, dass die Rahmenbedingungen der CVD zudem vorsehen, dass eine Umlage der nötigen Investitionsmehrkosten zur Umstellung auf alternative Antriebe auf die Kunden – zum Beispiel über Fahrpreiserhöhungen – untersagt ist. Die Einführung des Deutschland-Tickets zu einem monatlichen Preis weit unter dem tatsächlichen Marktwert dieses Tickets, erschwert die Einnahmesituation zusätzlich.

Viele unserer Mitgliedsunternehmen erwägen bereits angesichts der Kürzungen und des Förderstopps ihre Busbeschaffungen mit alternativen Antrieben zu reduzieren und wieder verstärkt günstigere Dieselbusse zu kaufen; nicht zuletzt auch deswegen, weil die Umstellung der Infrastruktur ein enormer Kostenfaktor ist. In Summe schätzen wir das Investitionsvolumen für die *vollständige, bundesweite* Umstellung der Busflotten mit der zugehörigen Tank-, Lade- und Werkstattinfrastruktur auf mindestens 24 Milliarden Euro.

Als Lösung könnte sich evtl. auch eine **Finanzierung** (Fahrzeuge & Infrastruktur) über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (**GVFG**) anbieten. So hat gem. 125c GG der Bund die Möglichkeit, den Ländern Bundesfinanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zu zahlen. Denn auch heute – wie damals in der Entstehungszeit des GVFG Anfang der 1970er Jahre – steht der öffentliche Verkehr in Städten und Kommunen durch die Umstellung auf CO<sub>2</sub>-freie Antriebe wieder vor einem massiven Umbruch. Unser **Finanzierungsvorschlag über das GVFG** stellt zudem das jahrzehntelang bewährte Prinzip einer gemeinsamen, ergänzenden Förderung von Bund und Ländern sicher; der Bund im Verantwortungsbereich des Klimaschutzes und die Länder im verfassungsrechtlichen Verantwortungsbereich der ÖPNV-Finanzierung.

■ über eine Rückmeldung zu unserer Gesprächsanfrage zur Fortsetzung der Förderung und zur Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen