

## Positionspapier für die Förderung der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe

### Finanzierung und Betrieb emissionsfreier Busse durch Bund, Länder und Kommunen

#### Ausgangslage:

Gemeinsam mit den Förderprogrammen des Bundes und der Länder sowie den Entwicklungsaktivitäten der Industrie hat die ÖPNV-Branche in den vorherigen 12 Jahren effizient Produkte, Betriebsmodelle und Fahrzeuge für die Antriebswende entwickelt. Einige nationale Hersteller stehen dabei an der Spitze der Weltmärkte. Die politischen Forderungen nach einer CO<sub>2</sub>-freien Mobilität kann die ÖPNV-Branche schon heute betrieblich und technisch umsetzen: Alle Produkte (Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, Serviceangebote, Batterien, Steuerung) werden in einem wettbewerbsorientierten Markt angeboten.

#### Problem und Ziele:

Mit der Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge ist die Grundlage für deren zukünftige Beschaffung gegeben. Ab 2030 müssen 90 Prozent aller neu zugelassenen Stadtbusse emissionsfrei sein, ab 2035 dann 100 Prozent. Alle übrigen neuen schweren Nutzfahrzeuge (LKW, Überland- und Reisebusse) müssen ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß schrittweise bis 2040 um 90 Prozent reduzieren. Dadurch wird der Industrie und den Energieversorgern eine Nachfrage und Produktionsauslastung von etwa 15 Jahren geboten, was als volkswirtschaftliches Investitionsprogramm betrachtet werden kann. Um ab 2030 emissionsfreie Stadtbusse flächendeckend betreiben zu können, bedarf es deutschlandweit einer umfassenden Infrastruktur. Hierfür ist ein Prozessbeginn spätestens ab 2025 notwendig, da als Vorlaufzeiten für die Planungs- und Genehmigungsprozesse 2 Jahre sowie für den Bau 3 Jahren benötigt werden.

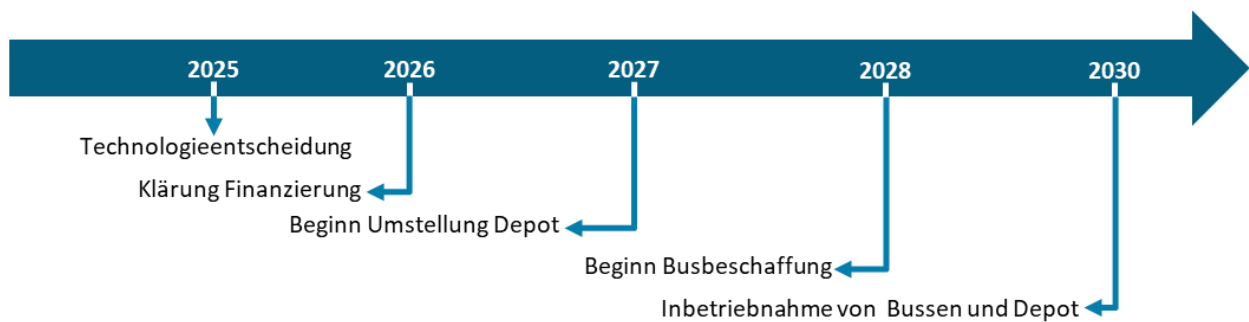


Abbildung 1: Zeitleiste bei der Umstellung auf emissionsfreie Batterie- oder Brennstoffzellenbusse

#### Verpflichtungen:

Für eine erfolgreiche Umsetzung ist ein langfristiges Finanzierungsprogramm des Bundes und der Länder mit verbindlichen Zusagen ab 2025 erforderlich. Entsprechend den rechtlichen Verpflichtungen ergibt sich:

- **Bund** – Verantwortung im Bereich des Klimaschutzes (auch gegenüber der Europäischen Union)
- **Länder** – Verantwortung im Bereich der Finanzierung des ÖPNV
- **Kommunen** – Verantwortung für den Betrieb des ÖPNV

## Lösung:

Für eine erfolgreiche Transformation des ÖPNV-Sektors Bus und zur Schaffung einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung schlägt der VDV die folgenden Maßnahmen und gesetzlichen Anpassungen vor:

- Ein **kooperatives Förderkonzept von Bund und Ländern über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** auf Grundlage von Art. 125c GG, um eine flächenhafte Finanzierung außerhalb der bisherigen Förderung von Einzelprojekten durch Bund und Länder zu realisieren:
  - Die Förderung durch den Bund über Finanzhilfen an die Länder erfolgt nur bei einer hälftigen Kofinanzierung des jeweiligen Landes (gleichlaufende Ausrichtung der Förderprogramme für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb in den Ländern bzw. Neueinrichtung der Förderung in den Ländern ohne Förderprogramm).
  - Die Förderung des Bundes beträgt bis zu 60 Prozent und die zusätzliche Förderung der Länder bis zu 30 Prozent der zuwendungsfähigen (Mehr-)kosten.
  - Die Länder sind für die Einhaltung der beihilferechtlichen Vorgaben aus der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) zuständig.
  - Die Förderung erfolgt gesamthaft für Fahrzeuge, Lade-, Tank- und Werkstattinfrastruktur, Betriebshöfe sowie die zugehörige Software mit einer Förderschwelle von 5 Mio. Euro je Vorhaben.
- Mit dem Inkrafttreten der AGVO-Novelle im Jahr 2023 gelten **signifikante Vereinfachungen für Umweltschutzbeihilfen**: Bis zu 100 Prozent der beihilfefähigen Mehrkosten für emissionsfreie Fahrzeuge und bis zu 80 Prozent der Mehrkosten für saubere Fahrzeuge → **Bund und Länder müssen den erweiterten Spielraum im Rahmen der kooperativen Förderung nun nutzen.**
- Eine Aufstockung der GVFG-Mittel sollte ab dem Haushaltsjahr 2025 auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 erfolgen, um die Umstellung auf emissionsfreie Mobilität finanzieren zu können.
- Hinzufügen eines neuen Fördertatbestandes im GVFG. Damit die bislang zeitlich befristeten und nachrangigen GVFG-Fördertatbestände „Gründerneuerung von Verkehrswegen“ und „Bahnhöfe, Haltestellen und Umsteigeanlagen“ weiterhin bedient werden können und nicht hinter die Förderung für emissionsfreie Antriebe fällt, ist **als Folgeänderung die zeitliche Befristung und Nachrangigkeit in § 2 Abs. 2 und 3 GVFG zu streichen.** (Formulierungsvorschlag [Anlage 1](#))
- Einbeziehung emissionsfreier Busse (und Schienenbahnen) in die bereits eingeführte Stromsteuerentlastungsregelung für das produzierende Gewerbe durch die Erhöhung der Entlastungsbeträge in § 9 Abs. 2 und § 9c StromStG auf 20 Euro/MWh.
- Aufhebung der De-Minimis-Begrenzung für die KWKG-Entlastung von Elektrobussen.
- Steuer- und abgabenfreie Zwischenspeicherung von netzbezogenem und durch Rekuperation gewonnenem Strom von Verkehrsunternehmen.

## Nutzen:

Die konsequente Unterstützung des ÖV-Sektors Bus entfaltet nicht nur Klimaschutzwirkung, sondern bietet auch enorme volkswirtschaftliche Vorteile.

- |   |   |  |
|---|---|--|
| – <b>Volkswirtschaftlicher Nutzen</b>   | – <b>Klimaschutz</b>  | – <b>Industriepolitische Wirkung</b>           |
| → <u>Bis 2030</u> : Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur, der Depots, des Lade- und Energiemanagements etc. durch ÖV | → Einsparungen von ca. 50 Mio. t CO <sub>2</sub> pro Jahr   | → Bildung von Marktführern und Zukunftsberufen |
| → <u>Ab 2030 bis 2040</u> : Nachfolgen des Regionalbusses und der Logistik  |   | → Schaffung eines strategischen Marktumfeldes  |
| → 1,7 Mio. Beschäftigte und rund 118 Mrd. Euro Wertschöpfung in Deutschland   | → <b>Jede Investition in den ÖV mittels Finanzierung, Förderung oder mittels Begünstigungen bei Steuern, Abgaben oder Umlagen lohnt sich nicht nur volkswirtschaftlich!</b> |  |
| → Faktor: 2,4-facher Nutzen   |   |  |

## **Anlage 1**