

1. Juli 2024

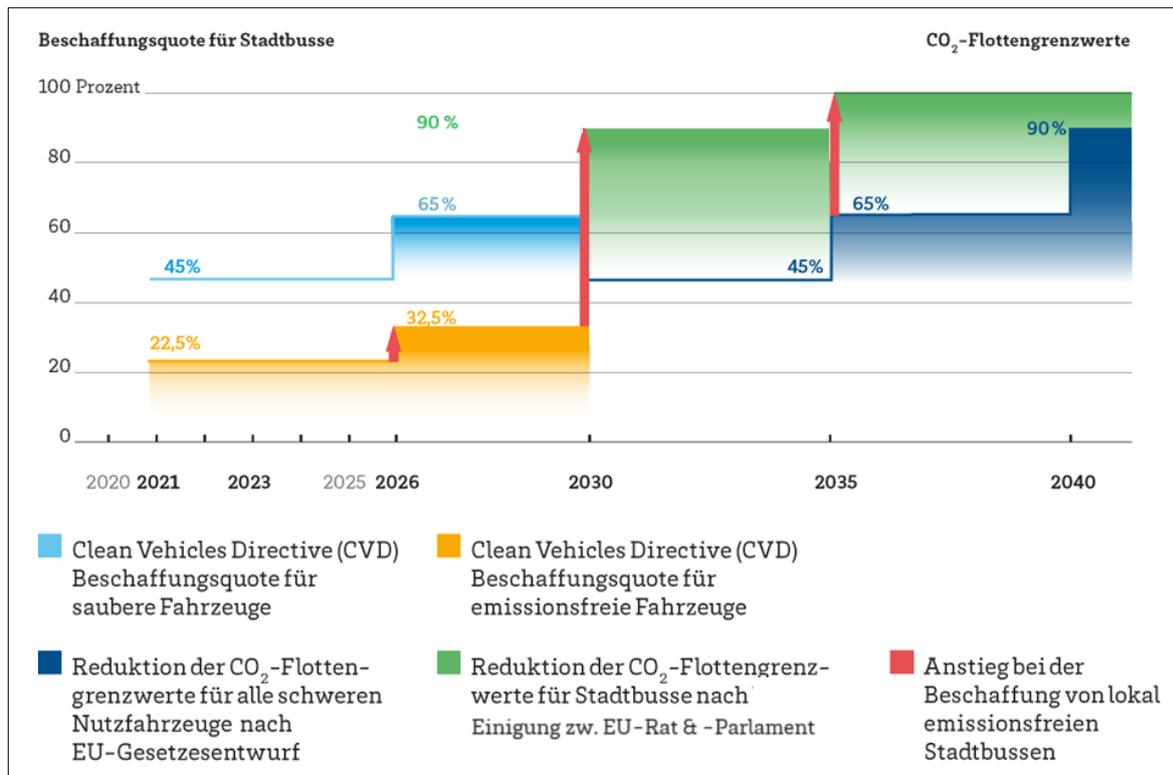
## Umsetzung der Clean Vehicles Directive in Baden-Württemberg und Übererfüllung im geplanten Landesmobilitätsgesetz

Beim ÖPNV-Kongress des WBO am 26. Juni 2024 in Sindelfingen wurde als einer der Themenschwerpunkte der Sachstand des geplanten Landesmobilitätsgesetzes (LMG) diskutiert. Hierzu gab es auch eine Podiumsdiskussion unter Einbeziehung der teilnehmenden Gäste. Demnach finden derzeit auf ministerieller Ebene weitere Abstimmungen zur Umsetzung der EU Clean Vehicles Directive (CVD) und des auf nationaler Ebene infolgedessen beschlossenen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes (SaubFahrzeugBeschG) statt.

Dazu nehmen der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen (WBO), VDV Baden-Württemberg, Landkreistag Baden-Württemberg und Städtetag Baden-Württemberg wie folgt Stellung:

- **Separate BW-Ziele in einem LMG sind überflüssig, bauen Doppelstrukturen auf und konterkarieren damit die Bemühungen des Landes in Sachen Standardabbau und Aufgabenkritik. Baden-Württemberg sollte sich vielmehr an den bereits sehr ambitionierten Zielsetzungen auf europäischer Ebene orientieren:**
  - Umsetzung der CVD wie vorgesehen mit den entsprechenden Quoten für saubere & emissionsfreie Busse bis Ende 2025 und bis Ende 2030.
  - Neue CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung zu schweren Nutzfahrzeugen: Im Januar 2024 wurde auf EU-Ebene beschlossen, dass Hersteller nahezu ausschließlich emissionsfreie (Stadt)busse auf den Markt bringen dürfen: Ab 2030 müssen neue Stadtbusse (urban buses) zu 90 % und ab 2035 zu 100 % emissionsfrei auf den Markt gebracht werden. Auf diese Entwicklung reagieren jetzt schon die Hersteller sowie die Aufgabenträger mit dem Ergebnis, dass der Hochlauf in den Städten hin zu den 100 % emissionsfreien Bussen schneller passiert und ggf. weitergehen wird, als durch die CVD/SaubFahrzeugBeschG vorgegeben.

Die folgende Grafik verdeutlicht die jeweiligen Beschaffungsquoten für Stadtbusse:



Quelle: VDV e.V.

- **Äußerst unsichere Finanzierung emissionsfreier Busse:** Es treten bei einer Umstellung auf emissionsfreie Busse weiterhin deutliche Mehrkosten gegenüber herkömmlicher Dieselseltechnologie für Unternehmen und die kommunale Seite auf. Aktuelle Zahlen aus der Branche (VDV, WBO):
  - Bei einer realistischen Annahme von derzeit bekannten Strom- und Dieselpreisen, Fahrzeugkosten, Infrastrukturausbaukosten, Wartungskosten und unter Berücksichtigung von THG-Quotenerlösen bei E-Bussen und Förderung bei Fahrzeugen und Infrastruktur **treten unter dem Strich Mehrkosten von etwa 140 %** (batterieelektrischer Bus = E-Bus) bis 170 % (Brennstoffzellenbus = BZ-Bus) bei Solobussen und 165 % (E-Bus) bis 175 % (BZ-Bus) bei Gelenkbussen auf.
- Nachdem auf Bundesebene nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts im Herbst 2023 der Klima- und Transformationsfonds massiv zusammengestrichen wurde, ist damit seit 2024 auch die **bestehende Bundesförderung von emissionsfreien Bussen weggebrochen**. Allein zur Erfüllung der CVD-Quoten wird das LGVFG (Landesbusförderung und Förderung von Ladeinfrastruktur) außerordentlich beansprucht werden.

- **Eine im Vergleich zu EU- und Bundesrecht überschießende Umsetzung** steht auch in deutlichem Widerspruch zum Geiste der Entlastungsallianz. Denn die hier gemeinsam formulierten Zielsetzungen beinhalten eine konsequente Aufgabenkritik sowie die gezielte und strukturierte Überprüfung bestehender und neu beabsichtigter Standards und Regulierungen. Ein LMG mit zusätzlichen Hemmnissen für Verwaltung und Wirtschaft, wie mit der landesseitigen Regelung der CVD beabsichtigt, **ist nicht mit den Zielen der Entlastungsallianz vereinbar und wird daher abgelehnt**. Ohne Branchenvereinbarung gem. SaubFahrzeugBeschG stünde ein **Herunterbrechen der CVD-Quoten auf einzelne Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen (Sektorenauftraggeber)** sowie die Überwachung der Quoten durch eine eigens dazu bestimmte Landesbehörde im Raum, was Bürokratieaufbau zur Folge hätte. Dies kann nicht das Ansinnen des Landes sein.
- Ohne Branchenvereinbarung droht ein Herunterbrechen der CVD-Quoten auf einzelne Aufgabenträger und Sektorenauftraggeber und damit auf viel kleinere Einheiten als sonst bundesweit über die Branchenvereinbarung vorgesehen. **Dies hat zur Folge, dass das im Bundesgesetz eröffnete Solidarprinzip und die Flexibilität zur Erreichung der Mindestquoten auf Landesebene ausgehebelt wird. Eine Verrechnung der höheren Erfüllungsquoten aus den Städten wird so verhindert mit dem Ergebnis, dass die Bundesquoten übererfüllt werden.** Zum besseren Verständnis: Die Städte gehen jetzt in den Hochlauf auf 100 % emissionsfrei, die CVD sieht hier nur 32,5 % bis 2030 vor.

**Dieses „Mehr aus den CO2-Vorgaben“ zu den 32,5 % aus der CVD findet jedoch keinen Eingang in die Gesamtquote, da das LMG als Gegenmodell zur Branchenvereinbarung gegebenenfalls eine isoliert betrachtete Quotenerfüllung pro Aufgabenträger durchzusetzen versucht. Dies geht mit immensen Mehrkosten und im Ergebnis mit einer Übererfüllung der Bundesquote einher.**

**Das Aushebeln des Solidarprinzips widerspricht zudem auch dem im Bundesgesetz verankerten Effizienzgedanken.** Vor dem Hintergrund der derzeit noch bestehenden Reichweitenproblematik von E-Bussen empfiehlt es sich, diese Fahrzeuge zunächst in Verkehrsräumen mit geringeren Linienlängen einzusetzen, wo auch einfacher Ladeinfrastruktur aufgebaut werden kann. **Ein Zwang zur Bundesquote (32,5 % emissionsfrei) pro Aufgabenträger ist daher auch wirtschaftlich nicht sinnvoll, zumal gerade in den aktuellen Zeiten mehr denn je gilt, die nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel bestmöglich – auch im Sinne des Klimaschutzes – einzusetzen.**

- Die Einrichtung einer weiteren zuständigen Behörde konterkariert gänzlich die Bemühungen des Landes zum Abbau von Bürokratie und hin zu, schlanken Verwaltungsstrukturen.
- Im Rahmen der Branchenvereinbarung zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG wurde bereits auf Bundesebene ein Koordinierungskreis eingerichtet, der Vorsitz liegt derzeit beim Land Nordrhein-Westfalen. Hier laufen die Zahlen in Sachen Quotenerfüllung bundesweit zusammen, demnach könnte sich Baden-Württemberg hier schlicht anschließen. **Eine zusätzliche Parallelbehörde auf Landesebene ist ineffizient und bedeutet Aufbau weiterer Doppelstrukturen.** Weitergehende, spezielle Aufsichtsstrukturen für ausgewählte Gesetzesvorhaben sind daher abzulehnen.

- Besonders problematisch wird seitens unserer Verbände gesehen, dass mit einer Regelung im LMG womöglich die lokale Ebene - Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen als Sektorenauftraggeber - im Falle einer Nichterfüllung der Quoten „in Haftung“ genommen werden könnten.  
Eine solche Regelung würde in dieser Form ein Novum darstellen und könnte als Vertrauensbruch im Verhältnis zwischen Land und Kommunen bzw. Unternehmertum gewertet werden. Denn Kommunen sind selbstverständlich an Recht und Gesetz gebunden. Schließlich existieren bekanntermaßen auch heute schon rechtliche Möglichkeiten für das Land, insbesondere in einem rechtsaufsichtlichen Verfahren gegenüber den Kommunen, auf die Einhaltung gesetzlicher Verpflichtungen hinzuwirken. Weitere Sanktionsmechanismen bezogen auf spezielle Gesetzesvorhaben konterkarieren erneut die Zielsetzung schlanker Strukturen und Verwaltungsabläufe.
- Es gibt eine alternative Vorgehensweise: **Die [Branchenvereinbarung](#) zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG im Busbereich:**
  - Die Branchenvereinbarung wurde in 2023 von Bundesländern gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden und den Branchenverbänden VDV und bdo inklusive den bdo-Landesverbänden geschlossen.
  - 14 von 16 Bundesländern haben unterzeichnet, Baden-Württemberg hat dies bislang abgelehnt mit dem Verweis auf den geplanten eigenen Weg.
  - Die Länder haben in § 5 des SaubFahrzeugBeschG die Möglichkeit erhalten, Branchenvereinbarungen abzuschließen mit dem Ziel, die Einhaltung der gesetzlichen Mindestziele auf der Ebene des jeweiligen Landes insgesamt sicherzustellen (Absatz 2) und gemeinsame Mindestziele zwischen den Ländern zu bilden (Absatz 3).
  - **Damit können Gebiete, in denen die CVD-Quote übererfüllt wird (z.B. in Städten), mit anderen Gebieten, in denen CVD-Quoten untererfüllt werden, verrechnet werden.**
  - **Dies entspricht den Zielsetzungen der CVD, dass die durch saubere bzw. emissionsfreie Antriebe verursachten Mehrkosten weder durch die Fahrgäste (über Fahrgelder), noch über Angebotsreduzierungen getragen werden. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, eine wirtschaftlich tragfähige Umsetzung zu erreichen, die gleichzeitig Klimaschutz und verkehrliche Belange berücksichtigt.**
- Der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen (WBO), VDV Baden-Württemberg, Landkreistag Baden-Württemberg und Städtetag Baden-Württemberg) **erwarten daher vom Land, ebenfalls die Branchenvereinbarung zu unterzeichnen und sich damit dem Weg aller anderen Flächenbundesländer anzuschließen**, anstelle einer überflüssigen separaten Landesregelung mit hohen zusätzlichen bürokratischen Aufwendungen.