

## Stellungnahme der bayerischen, baden-württembergischen und sächsischen Kommunen zum Mobilitätspaket II:

### Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ([2017/0291\(COD\)](#))

Die Spitzen- und Landesverbände der bayerischen, baden-württembergischen und sächsischen Kommunen<sup>1</sup> begrüßen generell Maßnahmen, die zur Einsparung von Emissionen führen. Aus diesem Grund sind sie grundsätzlich für die Förderung emissionsarmer Fahrzeuge und für die Stärkung des Kollektivverkehrs auch auf der Mittel- und Langstrecke. Die Kommunen müssen jedoch, neben dem Schutz der Gesundheit vor Abgasen, auch die logistischen und finanziellen Grenzen bei der Ausstattung des kommunalen Fahrzeugbestands im Auge behalten.

Aus kommunaler Sicht sollte daher vor allem auf folgende Punkte geachtet werden:

- **Keine technische und finanzielle Überforderung der Kommunen:** Die Förderung alternativer Antriebstechnologien ist eine wichtige Maßnahme. Dabei muss jedoch sowohl die Finanzlage der Kommunen als auch die Verfügbarkeit entsprechender alternativer Antriebstechniken berücksichtigt werden. Zudem muss auf Technologieneutralität geachtet werden.
- **Das Vergaberecht nicht als zwangswesen Hebel zur Umsetzung der Umweltpolitik seitens der EU verwenden:** Das Vergaberecht soll u. a. Kosteneffizienz, Wettbewerb, Transparenz, Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung garantieren. Die Durchsetzung umweltpolitischer Ziele sollte vorrangig durch allgemein gültige Regelungen gegenüber den Fahrzeugherstellern erzwungen werden oder über Anreizsysteme erfolgen.

#### 1. Keine technische und finanzielle Überforderung der Kommunen

Die Kommission sieht Beschaffungsquoten für saubere leichte Nutzfahrzeuge von 35 %, für Lkw von 15 % und für Busse von 75 % ab 2030 vor. Diese Quoten sollen zudem nicht nur für den Kauf, sondern auch für Miete, Mietkauf und Leasing gelten. Wichtig ist, bei diesen Vorgaben realistisch zu bleiben. Die Kommunen dürfen weder finanziell noch technisch überfordert werden. Dabei darf sich die EU-Sicht nicht auf die Bedürfnisse von Großstädten verengen. Ein großer Teil der Bevölkerung lebt in kleinen und mittelgroßen Kommunen. Zudem ist eine Prognose für die technische Entwicklung bis 2030 schwierig, vorzugswürdig wäre daher ein technologieneutraler Ansatz.

##### a) Finanzielle Mehrbelastung

Die Anschaffung und der Unterhalt „sauberer Fahrzeuge“ im Sinne der Tabellen 2 und 3 des Anhangs zur Richtlinie sind deutlich teurer als die eines konventionellen Äquivalents. Dies liegt in den teureren oder aufwendigeren Technologien begründet. In absehbarer Zeit werden nur wenige Hersteller nur eine kleine Zahl von nach der Richtlinie geeigneten Fahrzeugtypen anbieten. Dies verhindert einen ausreichenden Wettbewerb und wirkt sich entsprechend negativ auf die Wirtschaftlichkeit der kommunalen Beschaffungsvorgänge aus. Kostenintensiver sind auch die Betriebs- und Nebenkosten. Da es sich bei alternativen Antriebstechnologien, wie elektrischen und mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen, zumeist um Kleinserien und Neuentwicklungen handelt, muss man mit häufigen und langen Werkstattzeiten rechnen. Auch sind die Ladezyklen bei elektrischen und mit Wasserstoff

<sup>1</sup> Bayerischer Gemeindetag, Bayerischer Städtetag, Bayerischer Landkreistag, Bayerischer Bezirkstag; Gemeindetag Baden-Württemberg, Städtetag Baden-Württemberg, Landkreistag Baden-Württemberg; Sächsischer Städte- und Gemeindetag, Sächsischer Landkreistag, vertreten durch ihre jeweiligen Europabüros

betriebenen Fahrzeugen erheblich länger als normale Tankstopps. Während all dieser Zeiten muss der Betriebsausfall durch zusätzlich vorzuhaltende Fahrzeuge ausgeglichen werden. Schließlich muss das Fahr- und Wartungspersonal eine zusätzliche Schulung für die Besonderheiten der neuen Fahrzeuge, Risiken und technischen Eigenheiten erhalten. Zudem muss jede weitere Antriebsart kostenintensiv in die Betriebshofkonzepte integriert werden.

#### **b) Technische Hürden**

Während eine Beschaffungsquote von 15 % für Lkw ab 2030 noch theoretisch darstellbar ist, erscheinen 75 % für Busse illusorisch. Zu berücksichtigen ist hierbei v. a., dass öffentliche Buslinien nicht nur im innerstädtischen Bereich betrieben werden, in dem eine Elektrifizierung von Straßen, etwa mittels Oberleitung, theoretisch möglich wäre, sondern vor allem auch im ländlichen Raum. Hier ist eine Elektrifizierung der Straße aus baulichen und wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen. Eine Nutzung von E-Bussen mit hinreichendem eigenem Energiespeicher ist aufgrund der langen Fahrtwege technisch in absehbarer Zeit nicht realisierbar. Eine Betankung mit Gas oder Wasserstoff scheitert häufig an der fehlenden Infrastruktur. Gerade im ländlichen Raum ist eine Beschaffungsquote von 75 % daher nicht umsetzbar.

Die gleichen Problematiken gelten auch für leichte Nutzfahrzeuge, die ab 2030 CO<sub>2</sub>-emissionsfrei (0 g/km) fahren sollen. Auch hier bleibt technisch nur der Wechsel zu elektrischen Fahrzeugen oder Brennstoffzellenfahrzeugen. Ist schon fraglich, ob diese Fahrzeuge 2030 auf dem freien Markt in hinreichender Menge verfügbar sein werden, gilt auch bei diesen die Reichweiten- und Infrastrukturproblematik. Selbst eine einwohnerschwache ländliche Kommune kann sich über erhebliche Flächen erstrecken.

#### **c) Technologieneutralität**

Aktuell gibt es eine rasante technische Entwicklung im Bereich Antriebe und Verkehrskonzepte. Es ist aus behördlicher Sicht schwierig vorherzusagen, welche Antriebstechnologie sich durchsetzen wird. Der seitens der Kommission gewählte Ansatz, bei schweren Nutzfahrzeugen alleine auf Fahrzeuge mit elektrischem, wasserstoff- oder gasbasiertem Antrieb zu setzen, kann in eine technologische Sackgasse führen. Wichtig wäre es daher, eine technologieneutrale Definition für saubere Fahrzeuge zu finden.

#### **d) Ausnahme für Einsatzfahrzeuge**

Besonders wichtig ist zudem, die bestehende Ausnahme für Einsatzfahrzeuge beizubehalten und an den neuen Geltungsbereich der Richtlinie anzupassen (Artikel 2). Durch die Überarbeitung der Richtlinie werden zukünftig bei der Beschaffung neben dem Kauf auch Miete, Mietkauf und Leasing von Fahrzeugen erfasst. Die Ausnahme muss dementsprechend auf diese Fälle ausgeweitet werden. Hintergrund der Ausnahme ist, dass Einsatzfahrzeuge beinahe durchweg Sondermodelle sind. Damit ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Hersteller zeitnah funktionierende und erschwingliche Modelle entwickeln, noch geringer.

## **2. Fehlnutzung des Vergaberechts**

Das EU-Vergaberecht soll u. a. Kosteneffizienz, Wettbewerb, Transparenz, Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung garantieren. Es stellt der öffentlichen Hand die rechtlichen Mittel zur Verfügung, zudem auch strategische Ziele zu verfolgen. Dies ist wünschenswert und gibt jeder Kommune die Gelegenheit, strategische Ziele im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten zu verfolgen. Das mit den Vergaberichtlinien geschaffene System der freiwilligen Berücksichtigung und Auswahl strategischer Ziele darf aber nicht durch zwingende Vorgaben unterminiert werden.

Durch das vorgeschlagene Quotensystem würde die öffentliche Hand einerseits zum Testfeld für unausgereifte Ideen der Wirtschaft, andererseits könnten auf lange Sicht schädliche Fehlanreize im Markt gesetzt werden. Will die EU-Kommission „saubere Fahrzeuge“ fördern, so sollte dies durch allgemeine und verbindliche Zulassungsbestimmungen für Kraftfahrzeuge geregelt oder ein entsprechendes Anreizsystem geschaffen werden.