

# **Bericht des Arbeitskreises Öffentlicher Personenverkehr**

**zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter  
der Länder (GKVS) am 18./19. September 2019 in Berlin  
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. Oktober 2019 in Frankfurt/Main**

**TOP 4.12/  
TOP 4.8      Clean Vehicles Directive**

Nach den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/1161 des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 S. 116) ist bei künftigen Ausschreibungen eine Mindestquote sauberer Fahrzeuge bei der Beschaffung einzuhalten. Saubere Fahrzeuge im Sinne der Richtlinie sind nach jetzigem Stand Fahrzeuge mit folgenden Antriebsarten: Elektrizität, Wasserstoff, Erdgas (Methan/LNG/CNG), biologische, synthetische und paraffinische Brennstoffe sowie LPG.

Nach Artikel 5 der geänderten Richtlinie müssen vom 02.08.2021 bis zum 31.12.2025 mindestens 45 % der zu beschaffenden Stadtlinienbusse des ÖPNV saubere Fahrzeuge im Sinne der Richtlinie sein. Hiervon die Hälfte emissionsfreie Fahrzeuge (Wasserstoff, Elektrizität).

Vom 01.01.2026 bis zum 31.12.2030 müssen mindestens 65 % saubere Fahrzeuge, hiervon wieder die Hälfte emissionsfreie Fahrzeuge sein.

Wegen der derzeit und auch absehbar gegenüber herkömmlichen Bussen noch erheblich teureren emissionsfreien und -armen Fahrzeuge kommen auf die Verkehrsunternehmen des ÖPNV in hohem Maße Mehrkosten zu. Um die beabsichtigte Ausweitung des ÖPNV nicht auszubremsen, dürfen diese jedoch nicht zu erhöhten Fahrpreisen oder einer Ausdünnung des Verkehrsangebots führen. Die Erwägungsgründe der Richtlinie unterstreichen diese Ansicht.

Um den ÖPNV auch weiterhin attraktiv zu halten und den Anteil des Umweltverbunds am Modal-Split zu erhöhen, ist eine Finanzierung der aus der Umsetzung der Richtlinie resultierenden Mehrbelastungen der Verkehrsunternehmen und kommunalen Aufgabenträgern von Seiten des Bundes unumgänglich. Die den Ländern zur Finanzierung des Nahverkehrs zur Verfügung stehenden Mittel berücksichtigen diesen Umstand nicht und reichen deshalb dafür auch nicht aus. Der Bund hat bei der Umsetzung der Richtlinienänderung in nationales Recht Regelungsspielräume, ob die vorgenannten Mindestquoten nur bezogen den Mitgliedsstaat insgesamt oder für jede einzelne Beschaffung gelten.

Die Verteilung der zusätzlichen Bundesmittel muss sich danach richten, wie der Bund bei der Umsetzung der Richtlinienänderung in nationales Recht die Erfüllung der Quoten ausgestaltet.