

16.03.2021

Antrag

der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP

Richtlinie zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ökologisch und finanziell effizient umsetzen

I. Ausgangslage

Die Pariser Klimaschutzziele und die darauf gerichteten europäischen und nationalen Klimaziele sind ambitioniert und führen zu Transformationserfordernissen in den einzelnen Sektoren. Während die Sektoren Energie und Industrie bereits seit 1990 einen substanziellen Beitrag zur Zielerreichung im Jahr 2020 geleistet haben, sind die Fortschritte im Verkehrssektor bislang vergleichsweise gering.

Zuletzt wurden die Anstrengungen für stärkeren Klimaschutz im Verkehrsbereich jedoch deutlich intensiviert. Der Fokus der öffentlichen Debatte liegt dabei vor allem auf der individuellen Mobilität. Mit hohen Fördersummen werden Elektrofahrzeuge sowie die erforderliche Lade-Infrastruktur gezielt unterstützt. Insbesondere Nordrhein-Westfalen schreitet den Weg zur Mobilität der Zukunft mit großen Schritten voran. So wurden alleine in Nordrhein-Westfalen im Jahr 2020 mehr als 70 Millionen Euro über das Förderprogramm „Emissionsarme Mobilität“ zur Verfügung gestellt. Neben 50 Millionen Euro für die Ladeinfrastruktur wurden unter anderem 15 Millionen Euro in die Förderung von Elektrofahrzeugen investiert.

Um die ehrgeizigen Klimaziele zu erfüllen, müssen auch leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie der ÖPNV in den Blick genommen werden. Die Europäische Union setzt mit der Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (sogenannte Clean Vehicles Directive, CVD) hierfür den Rahmen. In der Richtlinie werden Mindestziele für öffentliche Auftraggeber definiert, die über Quoten für die Beschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen erreicht werden sollen. Schwere Nutzfahrzeuge und Busse sind dabei technologieoffen über die Nutzung von alternativen Kraftstoffen (Strom (auch Plug-In Hybrid), Wasserstoff, Erdgas, LPG, LNG, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, sofern diese nicht mit fossilen Brennstoffen vermischt werden) adressiert.

Für unterschiedliche Fahrzeugtypen gelten verschiedene Vorgaben: Während beispielsweise neu angeschaffte Lastkraftwagen ab August 2021 eine Quote von zehn Prozent erfüllen müssen, sollen in Deutschland mindestens 45 Prozent der neuen Linienbusse emissionsarme Fahrzeuge im Sinne der Richtlinie sein. Im Zeitverlauf steigt die Mindestquote an. Die Bundesregierung hat im Januar 2021 einen Gesetzentwurf zur Umsetzung der CVD vorgelegt.

II. Handlungsbedarf

Die NRW-Koalition von CDU und FDP begrüßt, dass im Regulierungsrahmen ein Nachfrageimpuls für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge verankert wird, der einen Beitrag zu Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor leistet. Insbesondere der ÖPNV mit seinen hohen Fahrleistungen spielt hierbei eine wichtige Rolle.

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert deshalb bereits seit 2017 den technologieoffenen Einsatz von Elektrobussen über einen Batterie-, Brennstoffzellen- oder Oberleitungsantrieb sowie die dafür erforderliche Infrastruktur. Die NRW-Koalition ist demnach frühzeitig tätig geworden und hat bisher rund 82 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, womit 231 Busse und entsprechende Infrastruktur gefördert wurden. Neben der Förderung von Elektromobilität geht das Land zudem ambitioniert bezüglich des Einsatzes von Wasserstoff im Verkehrsbereich voran. So verfolgt die Wasserstoff-Roadmap NRW das Ziel, dass im Jahr 2030 45 Prozent aller ÖPNV-Busse und 30 Prozent aller Abfallsammler Wasserstoff im Tank haben.

Die Umsetzung der CVD in nationales Recht ist mit verschiedenen Fragestellungen verbunden, von denen der Mechanismus der Quotenerfüllung der grundlegendste ist. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht vor, dass bei jedem einzelnen Beschaffungsvorgang die Mindestquoten einzuhalten sind, obwohl die CVD auch Umsetzungsspielräume für eine nationale Quote bereit hält. Eine deutschlandweite Quote hat den klaren Vorteil, dass sie Flexibilität, Kosteneffizienz und wirksame Einsatzmöglichkeiten miteinander vereint.

Voraussetzung für den Einsatz von Fahrzeugen mit emissionsarmen bzw. -neutralen Antrieben ist eine flächendeckend verfügbare Infrastruktur. Diese wird zwar bereits mit erheblichen Mitteln in Deutschland errichtet, jedoch ist die regionale Ausgestaltung sehr verschieden. Vor allem der kreisangehörige Raum, in dem weite Strecken zurückzulegen sind und an die Infrastruktur besondere Herausforderungen gestellt werden, darf nicht durch nationale Vorgaben benachteiligt werden. Auch ist zu berücksichtigen, dass bei schweren Fahrzeugklassen, wie beispielsweise Bussen für den ÖPNV oder Müllsammelfahrzeugen, bislang kein ausreichendes Angebot am Markt existiert.

Aus Sicht der NRW-Koalition ist es entscheidend, dass die nationalen Ziele erreicht werden. Das kann über einen Mechanismus, bestehend aus Selbstverpflichtung der öffentlichen Auftraggeber und ein Monitoring-System, sichergestellt werden. So können die Anstrengungen zur breiteren Einführung von emissionsarmen Fahrzeugen dahin konzentriert werden, wo dies ökologisch und finanziell am effektivsten sowie effizientesten umzusetzen ist.

Der Systemwechsel in den Kommunen, die Transformation des Fahrzeugbestands und der damit einhergehende Aufbau der Infrastruktur kann zu einer finanziellen Überforderung der Kommunen führen. Je nach Fahrzeugtyp entstehen Mehrkosten im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen bis zum Faktor drei. In der Vergangenheit hat das Land Nordrhein-Westfalen den Kommunen und den kommunalen Unternehmen ein entsprechendes Förderangebot unterbreitet. Die Umsetzung der Quoten in nationales Recht erfordert allerdings aus der Perspektive der NRW-Koalition eine angemessene Bundesförderung. Der Bund hat dazu ein Förderprogramm mit einem Volumen von 800 Millionen Euro für den ÖPNV angekündigt. Dieses muss zeitnah bereitgestellt werden, um Planungssicherheit für die öffentlichen Auftraggeber zu schaffen. Darüber hinaus sind die Regionalisierungsmittel zur Finanzierung der Transformation des ÖPNV auf dem erhöhten Niveau zu verstetigen.

Im Rahmen einer Stellungnahme des Bundesrates hat sich die nordrhein-westfälische Landesregierung bereits zum Gesetzentwurf der Bundesregierung entsprechend eingebracht. Diese fordert unter anderem, dass Länder nur für die Sicherstellung der Mindestziele und nicht

für die Festlegung der Regelung zuständig sind. Zudem wird der Bund aufgefordert, Reisebusse von der Regelung auszuschließen, eine Quotenregelung für den ÖPNV zu schaffen sowie einen Ausgleich für Mehrbelastungen sicherzustellen.

Die NRW-Koalition aus CDU und FDP unterstützt diese Forderungen ausdrücklich. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Mehrbelastungen durch den Transformationsprozess nicht zu höheren Fahrpreisen oder einer Ausdünnung des Verkehrsangebots führen. Hierfür braucht es eine adäquate Förderung des Bundes, damit mehr Fahrgäste durch eine Attraktivitätssteigerung auf ÖPNV zugreifen.

II. Beschlussfassung

Der Landtag beauftragt die Landesregierung, sich auf Bundesebene weiter dafür einzusetzen,

- dass der Bund adäquate Fördervoraussetzungen schafft, den Transformationsprozess von Nutzfahrzeugen und im ÖPNV zu unterstützen.
- dass die Umsetzung der Richtlinie zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge mit einer nationalen Quotenregelung erfolgt. Der nationale Mechanismus soll eine unverhältnismäßige Belastung des kreisangehörigen Raums ausschließen. In diesem Zusammenhang ist ein besonderer Fokus auf den Einsatz von Wasserstoff zu legen, wie es in der Wasserstoff-Roadmap NRW vorgesehen ist
- auf Landesebene alle notwendigen Vorbereitungen zu treffen, sodass eine Quotenregelung nach der Verabschiedung des Gesetzes zur Umsetzung der CVD landesseitig unmittelbar umgesetzt werden kann.

Bodo Löttgen
Matthias Kerkhoff
Daniel Sieveke
Rainer Deppe
Henning Rehbaum
Klaus Vossemer
Guido Déus

und Fraktion

Christof Rasche
Henning Höne
Ralph Bombis
Bodo Middeldorf

und Fraktion