

# Ob Müllauto, Linienbus oder Postzusteller – bitte grün

**Mobilität | 45 Prozent der Flotte müssen »sauber« und »emissionsfrei« sein / Hermann will noch mehr**

■ Von Markus Grabitz

Brüssel. Die öffentliche Hand wird per Gesetz zur Verkehrswende verpflichtet. Ein Großteil der neu anzuschaffenden Fahrzeuge muss künftig mit alternativen Antrieben ausgestattet sein. Schon Anfang August soll das neue Gesetz in Kraft treten. Es verpflichtet Verkehrs- und Entsorgungsbetriebe, Paket- und Postzusteller sowie Behörden bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen auf Quoten.

Bis Ende 2025 muss Deutschland dafür sorgen, dass ein hoher Prozentsatz der Neufahrzeuge »saubere sowie emissionsfreie« Fahrzeuge sind. Diesel-Fahrzeuge zählen nicht dazu. Nach Informationen unserer Zeitung will das Bundeskabinett den Entwurf für das Gesetz bereits am Mittwoch beschließen. Damit kommt die Bundesregierung der Pflicht nach, die bereits 2019 von den beiden EU-Co-Gesetzgebern beschlossene Beschaffungsrichtlinie in deutsches Recht umzusetzen.

Deutschland ist Nachzügler. In Polen, Frankreich und Italien ist die Richtlinie bereits in nationales Recht umgesetzt. Die Bundesregierung will die EU-Richtlinie eins zu eins umsetzen und auch nicht von Abweichungsmöglichkeiten Gebrauch machen.

## Als »sauber« gelten unter anderem Fahrzeuge mit Gas oder Biokraftstoff

Betroffen sind nicht nur öffentliche Unternehmen, sondern auch Privatunternehmen, die Dienstleistungen für den Staat erbringen. Die Quoten bedeuten, dass in einer ersten Stufe bis Ende 2025 45 Prozent der neu anzuschaffenden Linienbusse nicht mehr nur mit Diesel betrieben werden dürfen. Vielmehr müssen 45 Prozent der Neuanschaffungen mindestens zur Hälfte »sauber« und zur anderen Hälfte »emissionsfrei« sein. Als »sauber« gelten Fahrzeuge, die mit Gas (LPG, LNG, CNG), mit syntheti-

schon Kraftstoffen oder mit nachhaltigen Biokraftstoffen betrieben werden. Auch Plug-in-Hybride sind zugelassen. Emissionsfrei sind nur Busse, die batterieelektrisch, mit Wasserstoff oder über Strom aus Oberleitungen fahren.

In der Anfangsphase bis Ende 2025 dürfen noch 55 Prozent der Neuanschaffungen auf Diesel-Busse entfallen. In der zweiten Stufe bis Ende 2030 sind dann folgende Quoten vorgeschrieben: maximal 35 Prozent Diesel-Busse, 32,5 Prozent »saubere Busse«, die mit Gas oder synthetischen Kraftstoffen fahren, sowie 32,5 Prozent vollelektrische

Busse oder ähnliche Technologien, bei denen weniger als ein Gramm CO<sub>2</sub> je gefahrenen Kilometer entsteht.

Ausnahmen sind vorgesehen für Feuerwehren, Polizei, Rettungsdienste sowie die Bundeswehr. Allerdings gelten die Ausnahmen nicht pauschal. Nur Fahrzeuge, die eigens für den Einsatz bautechnisch verändert wurden, fallen nicht unter die Quote. Die gepanzerte Ministerlimousine zählt also nicht zur Quote, das Fahrzeug der Fahrbereitschaft des Bundestages aber sehr wohl.

Unter den ÖPNV-Unternehmen ist die Unruhe groß.

Batterieelektrische Busse kosten bereits in der Anschaffung etwa doppelt so viel wie ein Diesel-Fahrzeug. Busse mit Wasserstoff-Technik sind noch teurer. Zugleich ist ihre Reichweite der alternativen Antriebe immer noch deutlich geringer. Problematisch ist zudem die Ladeinfrastruktur. Busbatterien sind so groß, dass sie mit Mittelspannung geladen werden müssen. Ein Netz im Überlandverkehr ist sowohl bei E- als auch bei Wasserstoffbussen nicht im Ansatz erkennbar.

Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) will noch ehrgeiziger vorgehen, als die EU verlangt. Hermann sagte gegenüber unserer Zeitung: »Auch der ÖPNV muss klimafreundlicher werden.«

Es reiche nicht, sich damit zu begnügen, dass der ÖPNV nachhaltiger als der Privatwagen sei. Die Richtlinie müsse Ansporn sein, »mindestens die Quote zu erfüllen, besser aber noch mehr zu tun«, sagte Hermann.

► Seite 2



In der Landeshauptstadt sind teilweise bereits klimafreundliche Busse unterwegs. Foto: Murat