

---

# Sachstandsbericht zur Clean Vehicles Directive (CVD), Branchenvereinbarung und zum Förderprogramm des Bundes

---

Webkonferenz der Landesgruppe Niedersachsen/Bremen

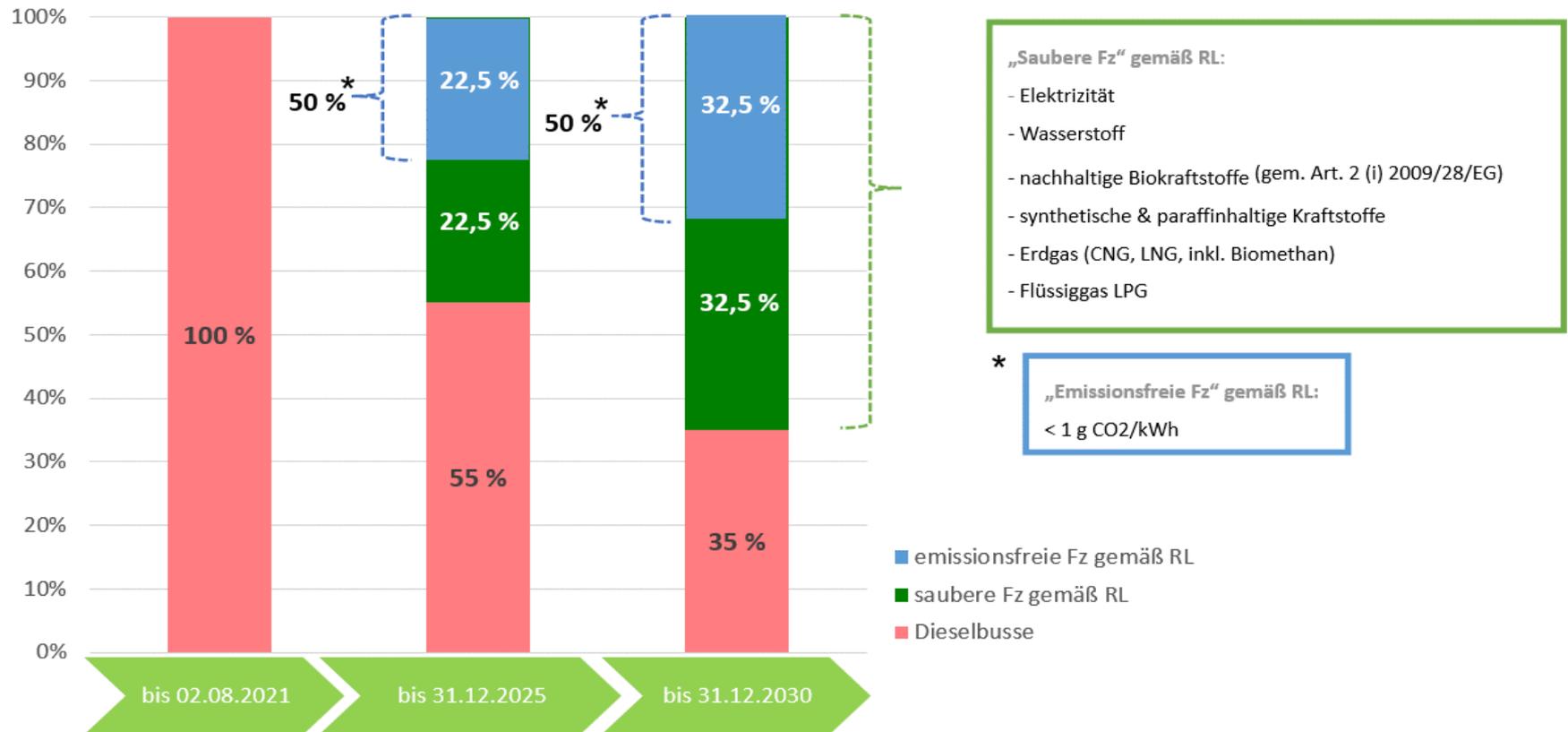
Köln, 21.03.2022

Martin Schmitz

# SaubFahrzeugBeschG

## Welche Mindestziele müssen erreicht werden und welche Kraftstoffe sind erlaubt?

Definition eines sauberen Fahrzeuges, basierend auf alternativen Antriebstechnologien nach Richtlinie 2014/94/EU



\*am Auspuff nachgemessen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009

## Welche Fahrzeugklassen fallen in die CVD?



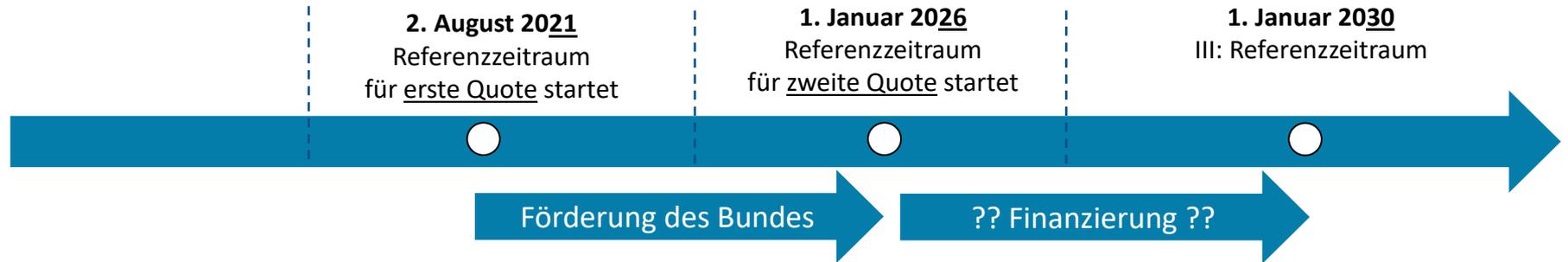
\*Doppeldeckerbus nicht von CVD betroffen | Ferner werden Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im SaubFahrzeugBeschG (Entwurf) ausgenommen.

**Hinweis:** Ein Fahrzeug kann zu mehr als einer Klasse gehören. In diesem Fall kann es für jede Klasse, der es entspricht, genehmigt werden.

Quelle: Fahrzeugmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH (fahma), Torsten Schmidt, Stand: Juni 2021

- Reduktion der unter die CVD fallenden Anwendungen
  - Vergabe von Aufträgen an Sub-Unternehmer:  
Nutzung der CPV-Nr: . 60172000-4 „Vermietung von Bussen und Reisebussen mit Fahrer“  
(bei bestehenden ÖDAs keine CVD Betrachtung – bei neuen ist die CVD Quote über die gesamte Flotte anzusetzen)
  - Ausschreiben von Überlandbussen (M3 Klasse II) – fallen nicht unter die CVD  
Unterschiede in der Innenraumgestaltung – Mehrzweckraum ist möglich  
(Rollstuhlplatz + 2 Sitzreihen)
  - Schulträger sollten nach CPV-Nr: . 60172000-4 „Vermietung von Bussen und Reisebussen mit Fahrer“ vergeben. DST hat diesen Hinweis des VDV in ihrem Rundschreiben (Q&A) aufgenommen.

## Wie ist die Finanzierung zur Umsetzung vorgesehen?



- I. Referenzzeitraum: Förderprogramm des Bundes in Höhe von bis zu 1,25 Mrd. Euro. Überzeichnung um 500 Mio€
- II Referenzzeitraum: Die Finanzierung ist noch offen.  
Die Länder weisen den Bund im Rahmen der Stellungnahme des Bundesrates zur Novelle des Klimaschutzgesetzes auf die höheren Kosten hin.

Vk 16. Der Bundesrat verweist insbesondere auf erhebliche finanzielle und inhaltliche Anforderungen im Verkehrsbereich, die sich mit Umsetzung des Gesetzentwurfs ergeben. Im Rahmen einer weiteren Stärkung des ÖPNV und der Generierung einer unter Klimaschutzziele angestrebten Nachfragesteigerung werden eine Leistungssteigerung mit einer entsprechenden Weiterentwicklung qualitativ hochwertiger ÖPNV-Angebote notwendig sein, die einen höheren Zuschussbedarf erfordern. Hier erwarten die Länder eine deutliche Steigerung der Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln. Diese Angebotsausweitung wird ohne eine signifikante Leistungssteigerung des Bahnnetzes mit Digitalisierung und Elektrifizierung nicht umsetzbar sein. In diesem Rahmen wird unter anderem eine Erhöhung der Investitionen im Bereich der Schieneninfrastruktur erforderlich sein, die eine entsprechende personelle und finanzielle Ausstattung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit maßgeblicher Unterstützung durch den Bund voraussetzt.

Reg-Mittel Erhöhung  
in Verhandlung

# SaubFahrzeugBeschG

## Förderprogramm der Bundesregierung

---

### Förderprogramm:

- Der erste Förderaufruf wurde überzeichnet!
- Ca. 5.000 e-Busse wurden beantragt
- Es sollen nur ca. 30 % der Finanzmittel für Infrastruktur eingesetzt werden
  - Bekanntgabe der Zuschläge für März angekündigt.
  - neue Vergabekriterien in Diskussion (mit Laufleistung, Zusammenschluss bei Anträgen)
  - für kommende Förderaufrufe sind neue Anträge zu stellen!

### Erkenntnis:

- Die Branche ist gut vorbereitet!
- Die Ziele der CVD können in der ersten Periode erreicht werden!

### Forderungen des VDV:

- Aufstocken der Mittel, um kein „Abriss“ der Investitionen zu provozieren – Aufstocken des Förderprogramms bzw. Schaffung eines neuen Programms
- Keine Förderung von Leuchtturm-Projekten sondern großflächige Mittelzuteilung, auch für ländlichen Raum

# SaubFahrzeugBeschG

## Einschätzung vom VDV

---

- Der VDV schätzt, dass die Beschaffungszahlen in den nächsten Jahren auf dem Niveau von 2018/2019 liegen und damit 3.000 Stadtbusse pro Jahr betragen werden.
- Die Rückantwort aus der Abfrage aus 2020 zeigt, dass eine jährliche Beschaffungswilligkeit von über **700 emissionsfreien Bussen pro Jahr** vorliegt.  
Mit den **5.000 zur Förderung angemeldeten Bussen** wurden die Umfragewerte deutlich übertroffen!  
Dies entsprechen **1.111 Busse pro Jahr** im Zeitraum von August 2021 bis Ende 2025.
- Für eine CVD Betrachtung werden folgende Szenarien betrachtet:
  - Worst case Betrachtung:  
Es müssten mind. **1 350** saubere (45 Prozent von 3.000 Bussen) und davon 675 emissionsfreie Busse pro Jahr ausgeschrieben werden.  
→ **die Quote der emissionsfreien Fahrzeuge wird erreicht!**
  - real case Betrachtung:  
Grundbasis 3.000 – 250 (1.000 Fz aus 2019), -300 DB, -300 Private, -250 über Rahmenverträge, - 50 Schulträger  
CVD Grundbasis: 1.850 Busse / a. Es müssen **416** emissionsfreie Busse pro Jahr ausgeschrieben werden.  
→ **die Quote der emissionsfreien und sauberen Fahrzeuge wird erreicht!**
- Das Mindestziel für emissionsfreie Fahrzeuge für den ersten Referenzzeitraum bis 2025 kann durch eine freiwillige Erfüllung und damit über eine Branchenlösung erreicht werden!

# SaubFahrzeugBeschG

## Branchenvereinbarung

---

- **Vermeidung einer „Übererfüllung“ der Quote – Ziel Kostensenkung bei AT / VUs**
- AK ÖPV der Länder
  - NRW hat die Koordinierung der weiteren Abstimmung übernommen
  - Folgende Änderungen wurden eingebracht:
    - Streichen eines Hinweises auf Finanzierung durch die Länder
    - bei Erfüllung der Quote durch einen Auftraggeber muss dieser keine Dispens beantragen und behält die Quote in der Anrechnung für sich
    - Keine automatische Verlängerung der Vereinbarung über 2025 hinaus
    - Dispens-Erteilung durch das Land - Klarstellung „zulässig im Hinblick auf die CVD-Quote“
    - nur Freistellung Aller ist beschließbar – bei Unterdeckung kein klares Vorgehen abgestimmt
  - Nächstes Treffen am 22. März'22
    - Datenzusammenführung durch Verbände oder Länder
    - Abstimmung der Teilnahme der Länder und Verbände
    - länderübergreifender Quotenregelung

# SaubFahrzeugBeschG

## Branchenvereinbarung

---

- Positionierung der Länder
  - Positionierung der Länder
  - Die folgenden Bundesländer haben sich noch nicht bezüglich ihrer Position zur Branchenvereinbarung und zur länderübergreifenden Anrechnung geäußert:  
**Berlin, Saarland, Sachsen-Anhalt**
  - Die folgenden Bundesländer stehen eher kritisch einem gemeinsamen Vorgehen gegenüber:  
**Hamburg, Schleswig Holstein, Baden Württemberg**  
(Beide äußerten sich im Herbst'21, dass beide Länder sich vorstellen könnten zu kooperieren)
  - Die anderen Länder sollen sich positiv zur Teilnahme geäußert haben.
- Die Landesgruppen-Geschäftsführer wurden gebeten mit den Ansprechpartnern der Länder in Kontakt zu treten

- Infrastruktur-Entscheidungen müssen bei Ausschreibungen betrachtet werden!
  - Fragestellungen zum kommenden Energieträger sind als erstes zu klären!
  - Fragestellungen zum Umgang mit Dienstleistungsausschreibungen
    - Welche Anforderungen ausschreiben?
    - Wie geht man mit den Anforderungen an die Quoten um?
    - Wie kann man den Sub-Unternehmer bei dem Einsatz von emissionsfreien bzw. sauberen Fahrzeugen unterstützen?
    - Wie geht man mit der Schwierigkeit der Laufzeiten bei 8 jährigen Dienstleistungsvergaben und einer 20 jährigen Abschreibungsdauer der Infrastruktur um?
    - Problem sind nicht die Fahrzeuge, sondern die Infrastruktur.
    - ...
  - VDV-Positionspapier: „Emissionsfreie Energie- und Antriebskonzepte für Stadtbusse zur Umsetzung der europäischen Clean Vehicles Directive“ aus 2020

## Zusatzerlöse durch den Handel mit CO2-Äquivalenten

---

- Im Jahr 2015 hat der Gesetzgeber in Deutschland die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) eingeführt, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Kraftstoffen zu vermindern.
- Dieses Konzept ermöglicht allen Betreibern von e-Fahrzeugen (e-PKW, e-Busse, e-LKW) ihre eingesetzten Stromverbräuche über Zertifikate weiterzuverkaufen.
- Mit der ab 2022 eingetretenen gesetzlichen Verschärfung und einer 3-fachen Anrechnung von Strom aus Elektrofahrzeugen wird der Verkauf der genutzten Strommenge kommerziell interessant.
- Anmeldung der THG-Quote beim UBA (direkt oder auch über einen Dienstleister) ist jeweils bis Ende Januar des darauf folgenden Jahres möglich
  - kein Doppelförderung, da die Einsparung der Emissionen im Betrieb der Fahrzeuge erfolgt und sich die Fahrzeugförderungen nur auf Investitionsmehrkosten stützen
  - Verkaufspreise von bis 10 – 15 ct / kWh Strom ansetzen und könnte dann über 10.000,-€ pro e-Bus und Jahr an Rückzahlungen aus dem Zertifikatehandel erwarten.
- Ein webinar ist in Vorbereitung.

---

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

---

Martin Schmitz

Geschäftsführer Technik

E [schmitz@vdv.de](mailto:schmitz@vdv.de) | T +49 221 57979-123

---