

Faktenpapier

Fuhrparkumstellung auf Basis der Clean Vehicles Directive - Teil 2: Schwerpunkt ÖPNV

Fuhrparkumstellung im ÖPNV

Der ÖPNV ist ein wichtiger Hebel zur Entlastung der Straßen vom motorisierten Individualverkehr und leistet dadurch einen großen Beitrag zum Klimaschutz. Mit der Fuhrparkumstellung auf Elektro- und Brennstoffzellenbusse soll der ÖPNV in Zukunft emissionsfrei werden. Grundlage hierfür ist die EU-Richtlinie „**Clean Vehicles Directive**“ (CVD), die 2021 in das „**Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz**“ (SaubFahrzeugBeschG) überführt wurde.

Unterscheidung saubere/ emissionsfreie Busse

Busse der Klasse M3 gelten nach dem SaubFahrzeugBeschG als sauber, wenn sie alternative Kraftstoffe verwenden. Hierzu zählt unter anderem die Verwendung von Biokraftstoffen sowie synthetischen oder paraffinischen Kraftstoffen, die nicht mit konventionellen fossilen Kraftstoffen vermischt werden. Dies bedeutet, dass der Kraftstoff HVO 100 ebenfalls zur Erfüllung der Quote genutzt werden kann. Dabei muss jedoch, wie bei anderen Biokraftstoffen, die Herkunft beachtet werden. So dürfen Kraftstoffe nicht verwendet werden, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden. Hierzu zählt beispielsweise Palmöl.

Emissionsfreie Busse der Klasse M3 sind dagegen Fahrzeuge, die weniger als ein Gramm CO₂ / km ausstoßen. Diese Vorgaben erfüllen aktuell nur Elektro- oder Brennstoffzellenfahrzeuge.

Sachliche Anwendung

Folgende öffentliche Ausschreibungen für Busse fallen nach § 3 SaubFahrzeugBeschG unter das Gesetz:

(1) Verträge über den Kauf, das Leasing oder die Anmietung von Bussen

(2) Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Aufträge mit:

- Jahresdurchschnittswert: über 1 Mio. €
- Jährliche Personenverkehrsleistung: über 300.000 km

Aufträge bei Auftragnehmern mit bis zu 23 Straßenfahrzeugen:

- Jahresdurchschnittswert: über 2 Mio. €
- Jährliche Personenverkehrsleistung: über 600.000 km

(3) Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste

Nach Anhang 2 SaubFahrzeugBeschG sind hierfür folgende Verkehrsdienste der Personenbeförderung relevant:

- Öffentlicher Verkehr (Straße)
- Personenbeförderung (Straße)
- Bedarfspersonenbeförderung

Betroffene Fahrzeugklassen

Für Fahrzeuge der Personenbeförderung gelten je nach Fahrzeugklasse (M1, M2 & M3) unter-



© Energieagentur Rheinland-Pfalz

schiedliche Beschaffungsquoten (siehe Faktenpapier Teil 1: Grundlagen). Im ÖPNV gehört ein großer Teil der Fahrzeuge zur Klasse M3. Dies sind Fahrzeuge mit mehr als **acht Sitzplätzen (ohne Fahrersitz)** und einer zulässigen Gesamtmasse von **mehr als 5 Tonnen**. In dieser Klasse gibt es folgende Bustypen, die relevant für die CVD sind:

Mehr als 22 Fahrgäste

- Klasse 1 „Stadtbus“: **relevant**
- Klasse 2 „Überlandbus“: nicht relevant
- Klasse 3 „Reisebus“: nicht relevant

Bis zu 22 Fahrgäste

- Klasse A „Midi-Bus“: **relevant**
- Klasse B „Reise-Midi-Bus“: nicht relevant

Branchenvereinbarung im ÖPNV

Nach § 5 (3) SaubFahrzeugBeschG können die Länder zur Einhaltung der Mindestziele bei einer vorliegenden Unter- oder Übererfüllung zum Ausgleich ein gemeinsames Mindestziel bilden. Eine solche Branchenvereinbarung liegt auch derzeit für den 1. Referenzzeitraum (August 2021 bis Ende 2025) im ÖPNV vor. Ziel sollte es dennoch sein, dass Kommunen und Unternehmen die Mindestziele einhalten und die Branchenvereinbarung nur unterstützend genutzt wird.

eBusTOOL der NOW GmbH:

Für die Umstellung des Busfuhrparks auf alternative Antriebe bietet die NOW GmbH mit dem eBusTool ein breites Informationsangebot. Neben einer Marktübersicht über Busse mit alternativen Antrieben gibt es die Möglichkeit Kosten und Klimaauswirkungen, die durch die Umstellung entstehen, abzuschätzen.

<https://www.ebustool.de/>

Weitere Informationen zum SaubFahrzeugBeschG und zur CVD:

www.earlp.de/cvd



Ansprechpartner:

Marc Lorscheider

marc.lorscheider@energieagentur.rlp.de

Telefon: 0631 34371 413

Die Energieagentur Rheinland-Pfalz GmbH übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben.

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Gefördert durch



Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM FÜR
KLIMASCHUTZ, UMWELT,
ENERGIE UND MOBILITÄT