

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank zur Möglichkeit Stellung zu nehmen.

In diesem Zusammenhang möchte ich klipp und klar sagen, dass die Frist zur Stellungnahme eine bodenlose Frechheit ist. Wenn Verbände am Freitagnachmittag des Pfingstwochenendes mit einer Frist bis 11.00 Uhr am nächsten Arbeitstag gebeten werden, einen Gesetzentwurf zu bewerten, kann das eigentlich nur bedeuten, dass die Stelle, die um eine Stellungnahme bittet keinerlei ernstes Interesse an Input zum Gesetzentwurf hat. Das zeigt einen erheblichen Mangel an Respekt gegenüber den Verbänden und dem Instrument der Beteiligung.

Nun zum Inhaltlichen: Der bdo sieht den Ausschluss von Kraftstoffen wie GTL (die Art von „fossilem“ Kraftstoff nach der Norm DIN EN 15940 die von den mittelständischen Busunternehmen überwiegend genutzt wird, um die CVD-Quoten der sauberen Fahrzeuge zu erfüllen) sehr kritisch und lehnt ihn ab. Zum einen wird mit diesen Kraftstoffen tatsächlich erreicht, dass Busfahren noch sauberer wird. Denn sie verbrennen lokal deutlich sauberer als dies bei normalem, klassischen Diesel der Fall ist. Hierzu gibt es eindeutige Untersuchungen, dass durch den Einsatz von GTL die Schadstoffemissionen lokal deutlich gesenkt werden. Erfahrungen aus der Praxis haben außerdem gezeigt, dass der Einsatz von GTL ausschließlich positive Auswirkungen auf den Betrieb der Fahrzeuge hat. Der Verbrauch sinkt und durch die sauberere Verbrennung sinkt der Verschleiß und reduziert somit auch die erforderlichen Reparaturen der Fahrzeuge. Es müssen weniger Ersatzfahrzeuge vorgehalten werden und die Kosten sinken.

Darüber hinaus haben Busunternehmen, in dem Vertrauen auf die gesetzlichen Vorgaben zur Erfüllung der Quoten des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SFBG) langfristige Verträge mit den Lieferanten von GTL abgeschlossen und sind nun verpflichtet, die entsprechenden Mengen abzunehmen. Darüber hinaus erfolgte die Kalkulation der abgegebenen Angebote auf Basis der angenommenen GTL-Kosten. Wenn die Unternehmen verpflichtet werden, auf andere (ggf. teurere) Kraftstoffarten umzusteigen, die mangels Alternative mit Sicherheit im Preis steigen werden weil die Nachfrage steigt, kann dies bedeuten, dass die Kalkulation komplett über den Haufen geworfen wird und das Unternehmen im schlimmsten Fall in die Insolvenz fährt. Falls es tatsächlich zu einem Verbot von GTL zur Erfüllung der Quoten des SFBG kommen sollten, was der bdo klar ablehnt, muss ausdrücklich klargestellt werden, dass das Verbot von GTL nur für neue SFBG-Quoten gilt und alte Ausschreibungen davon nicht berührt sind.

Kurz: der bdo lehnt ein Verbot von GTL für die Erfüllung des SFBG klar ab.

Bei Fragen können Sie sich gerne an mich wenden. Wie Sie gesehen haben, erhalten Sie auch auf komplexe Fragen kurzfristig Antworten von der Busbranche. In Zukunft würden wir es aber begrüßen, wenn eine angemessene Frist zur Beantwortung reichen würde.

Mit freundlichen Grüßen

Kai Neumann

Leiter Politik, Umwelt und Europa

bdo | DIEBUSUNTERNEHMEN

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V.