
Stellungnahme zum Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Saubere-Fahrzeuge- Beschaffungs-Gesetzes

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 640 Mitgliedsunternehmen begrüßt Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehrssektor sowie die Möglichkeit der Nutzung von HVO in ÖPNV-Flotten und im Eisenbahnverkehr. Zugleich besteht in unserer Mitgliedschaft aktuell die Sorge, dass durch weitere gesetzliche Vorgaben das Gesamtsystem überfordert wird; nicht nur im Hinblick auf finanzielle Belastungen, sondern auch im Zusammenhang mit zusätzlichen Arbeitsanforderungen. Darüber hinaus ist die Branche u.a. auf Grund der hohen Anforderungen an die Umstellung auf e-Mobilität (CVD & SaubFahrzeugBeschG, Entwurf der EU-Kommission zu CO₂-Flottengrenzwerten für Nutzfahrzeuge) im Verkehrssektor bereits führend in der technischen Antriebsumstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge und müsste nun auch für die energetischen **Übergangsoptionen** neue Investitionen tätigen, was grundsätzlich **nicht zielführend** erscheint. Wir nehmen deshalb wie folgt Stellung:

GtL:

- Die Behauptung, dass synthetische Kraftstoffe aus fossilen Quellen „...hinsichtlich Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen in modernen Fahrzeugen keine Vorteile gegenüber herkömmlichen Dieselmotoren...“ bieten, ist so nicht zutreffend. Beispielsweise weist GtL (Gas-to-Liquid), das aus Erdgas hergestellt wurde, deutliche Verbrauchs- und Emissionsvorteile gegenüber Dieselmotoren (bei EEV-Motoren 20 % weniger NO_x und 8 % weniger CO₂ sowie 50 % weniger Partikel bei der Standheizung) auf.
- Ein Ausschluss von CtL (Coal to Liquid) zum Betreiben eines als sauber definierten Fahrzeuges ist vorbehaltlos zuzustimmen, da hier in der Tat keine Reduzierungen von CO₂-Emissionen erreicht werden können
- Verkehrsunternehmen, die heute bereits GtL als synthetischen Kraftstoff einsetzen (z. B. Rheinbahn Düsseldorf, Stuttgarter Straßenbahn oder Vestrische Straßenbahn) tragen bereits mehr Verantwortung, indem sie freiwillig diesen Kraftstoff nicht nur für ihre Neufahrzeuge, sondern auch für ihre Bestandsflotte einsetzen und damit einen Betrag zur Minderung der Treibhausgase leisten. Ein Verbot von synthetischen Kraftstoffen würde hier der erneuten Verwendung von Dieselmotoren - für die komplette Flotte - Vorschub leisten.
- Das synthetische Kraftstoffe bisher zur Zielerfüllung der Vorgaben der CVD nicht in größeren Mengen bei den Verkehrsunternehmen eingesetzt wurden, hängt vor allem damit zusammen, dass sie bisher in der 10. BImSchV nicht zugelassen waren.

E-Fuels:

- Eine Versorgungssicherheit scheint mit den Lösungsoptionen des Gesetzesentwurfs, E-Fuels einzusetzen, nicht gegeben. Für E-Fuels sind bisher weltweit keine Serienproduktionsanlagen vorhanden und damit sind E-Fuels aktuell nicht bezieh- und einsetzbar. E-Fuels stellen damit derzeit keine nutzbare Alternative dar.
- Die zukünftig zu erwartenden Kosten für E-Fuels sind nochmals deutlich höher als für HVO.

- Derzeit liegt die **Energiebilanz** der eingebrachten Energie, die dann als Nutzenergie zur Verfügung steht, für E-Fuels bei rund 10 Prozent. Der energiebilanzielle Nutzen ist für eine Verwendung im breiten Markt, bei Betrachtung der weltweit fehlenden regenerativen Energieanlagen, zu hinterfragen.
- E-Fuels weisen eine **negativere Klimabilanz** auf, wenn der dafür notwendige Wasserstoff nicht aus regenerativen Energien gewonnen wird. Der Gesetzesentwurf hat folgerichtig deshalb nur „strombasierte Kraftstoffe, die aus nicht erneuerbarer Energie erzeugt wurden“ zugelassen. Eine Kontrolle über die Einhaltung der Forderung muss aus unserer Sicht zwingend erfolgen, da hier die Gefahr besteht, dass mit der rechtlichen Verbriefung als einer der wenigen rechtlich zugelassenen Kraftstoffe, eine beginnende Nutzung von grauem Wasserstoff entstehen könnte, um die am Markt bestehenden Bedürfnisse zu befriedigen.

HVO:

- Die Nutzbarmachung von HVO in ÖV-Flotten (Straße und Schiene) begrüßen wir. Bei HVO aus Pflanzenölanlagen kann jedoch die Problematik der Verwendung von gebrauchtem Speiseöl (Cooking Oil) nicht komplett ausgeschlossen werden.
- Die Mehrkosten für HVO gegenüber Dieselmotorkraftstoff liegen aktuell zwischen 10 und bis zu 30 Cent pro Liter. Für GtL (als synthetischen Kraftstoff) liegen sie bei 8 bis 10 Cent pro Liter.
→ Bei einer rechtlichen Verbriefung von HVO aus Pflanzenölanlagen als einzig (halbwegs) verfügbaren Dieseleratzkraftstoff, kann es zu einer Monopolisierung und somit zu einer eklatanten **Preissteigerung** kommen.

Allgemeine:

- Die verschärfte Einengung der als „sauber“ definierten Kraftstoffe geht leider nicht einher mit einer Priorisierung der gesetzlich zugelassenen Kraftstoffe für den Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr gegenüber dem Individualverkehr. Die Folge werden **preisliche Steigerungen** für diese Kraftstoffe und somit eine erhöhte finanzielle Belastung der Verkehrsunternehmen sein.
- Wasserstoff wird für die Herstellung von HVO sowie von E-Fuels benötigt. So darf die Frage aufgeworfen werden, ob es nicht sinnvoller wäre, dieses Medium „sofort“ als Kraftstoff zu verwenden. Da Wasserstoff vor allem in der Industrie und als Ersatz für russisches Erdgas benötigt werden wird, scheint ein priorisierter und effizienter Umgang mit diesem Medium geboten.
- Auch haben sich Verkehrsunternehmen bisher auf **Elektromobilität** mit der entsprechenden Installation der dafür notwendigen Infrastruktur für Nachladung oder Wasserstoffbetankung fokussiert, womit eine Erfüllung der CVD-Vorgaben vor allem durch den Bereich der emissionsfreien Fahrzeugen erreicht wird.
- Durch das D-Ticket und die Vorgaben aus der CVD/SaubFahrzeugBeschG ist eine Nutzerfinanzierung der weiteren Vorgaben nicht möglich. Mit den gesetzlichen Forderungen wären daher auch Finanzierungen für die Mehrkosten sicherzustellen. Von allen Regelungen ausgenommen ist der Bund. Es ist auffällig, dass die Kosten bei den Ländern und Kommunen „hängen bleiben“.
- Dem Argument unter Punkt F („Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Verbraucherpreinsniveau sind daher voraussichtlich nicht zu erwarten.“) kann nicht Folge geleistet werden! Eine künstliche Verschärfung der Möglichkeiten zum Betrieb von als „sauber“ geltenden Stadtbussen und anderer Nutzfahrzeuge noch über das bereits von der EU vorgegebene Niveau hinaus (!), wird zu einer **Preissteigerung** bei den noch rechtlich zugelassenen Kraftstoffarten führen, was von den

Verkehrsunternehmen zwangsweise billigend in Kauf genommen werden muss. Bei einer **ausbleibenden Finanzierung** drohen **Linienabbestellungen** und damit eine Reduktion des Angebots mit Bussen und Bahnen.

Unser **Alternativvorschlag** hierzu ist eine Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen zur Förderung der emissionsfreie Mobilität mit Batterie, Wasserstoff, Bio-Kraftstoffen (z.B. Bio-Gas, HVO). Ferner sollten Übergangsenergieträger wie z.B. GtL für Bestandsfahrzeuge nicht eingeschränkt werden. Als Übergangsoption bis zur Umsetzung der CO₂-Flottengrenzwerte sollte schließlich die Gesetzgebung der EU-Kommission maßgebend sind. Optional könnte man diese mit der Pflicht zum Erwerb von Emissionsminderungszertifikaten koppeln.