
Presseinformation

Berlin, den 27. Januar 2016
Nr. 02, 2016

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.
Lars Wagner
Pressesprecher
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

Elektromobilität: E-Busse im ÖPNV weiter fördern

Die ehrgeizigen Klimaziele von Paris sind nur mit einer Verkehrswende zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu erreichen. In den letzten Jahren haben die Unternehmen erheblich in umweltfreundliche Antriebstechnologien investiert. Der EURO VI – Dieselmotor beim Bus hat einen hohen Umweltstandards erreicht. Daher begrüßt der VDV, dass z. B. das Land Niedersachsen wieder in die Fahrzeugförderung eingestiegen ist. Darüber hinaus erproben die Unternehmen in inzwischen 20 Städten den Einsatz von E-Bussen, um sich langfristig von der Abhängigkeit des fossilen Kraftstoffes Öl lösen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) schlägt angesichts der aktuellen Bestrebungen im Bund, die Elektromobilität in Deutschland stärker zu fördern, eine weitere Förderung für Elektrobusse im Nahverkehr vor. Mit jährlich 30 Millionen Euro über vier Jahre könnten bis zum Jahr 2020 bundesweit zahlreiche weitere Elektrobusse angeschafft und eingesetzt werden. „Mit einem Gesamtfördervolumen von 120 Millionen Euro über vier Jahre lägen wir weit unter den Summen, die zum Beispiel bei der Förderung des E-PKW diskutiert werden. Elektrobusse können zukünftig neben dem heute schon ausgereiften und hochentwickelten Dieselbus maßgeblich zur weiteren Schadstoffentlastung in den Städten und Ballungsräumen beitragen“, so VDV-Präsident Jürgen Fenske.

Seit 2013 erproben die deutschen Verkehrsunternehmen in 20 Städten den Einsatz von Elektrobusen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die größten Herausforderungen dabei sind die momentan noch hohen Anschaffungskosten der Elektrobusse und die teilweise noch nicht erreichte betriebliche Zuverlässigkeit. Der VDV hält deshalb eine weitere Förderung dieser noch relativ jungen Technologie durch die öffentliche Hand für dringend geboten, um eine relevante Stückzahl von Elektrobusen bis zum Jahr 2020 bundesweit im Einsatz bzw. im Testbetrieb zu haben. „Momentan kostet ein Elektrobus in der Anschaffung etwa 700.000 Euro und damit mindestens doppelt so viel wie ein Dieselbus. Außerdem sind die Wartungs- und Reparaturkosten wesentlich höher und man benötigt speziell geschultes Personal. Wir müssen als Branche deshalb gemeinsam mit der Bundes- und Landespolitik sowie den Busherstellern schnell an der nötigen Weiterentwicklung und Optimierung dieser Fahrzeuge arbeiten, wenn wir dem Elektrobus endgültig zum Marktdurchbruch verhelfen wollen. Ein Förderprogramm für Elektrobusse, das direkt an die momentane Forschungsförderung anschließt, ist dabei ein ganz zentrales Instrument“, so Fenske weiter.

Förderszenario: Bund, Land und Branche finanzieren gemeinsam

Der Verband schlägt folgendes Förderszenario bis 2020 vor: 40 % der Mehrkosten für den Antrieb des Fahrzeugs werden vom Bund gefördert, 60 % der Mehrkosten für den alternativen Antrieb investiert die Branche selbst und bis zu 80 % der Kosten für die Ladeinfrastruktur sowie die Umrüstung von Betriebshöfen und Werkstätten können durch die Länder bereitgestellt werden. In Summe wären das 120 Millionen Euro öffentliche Förderung für Bund und Länder, verteilt auf vier Jahre. „Zusätzlich zur Förderung durch Bund und Länder würde die Branche 60 % der

Mehrkosten für den Antrieb pro Elektrobuss selber finanzieren. Das entspräche einem dreistelligen Millionenbetrag und zeigt, dass wir auch durch Erprobung neuer Technologien und eigenem finanziellen Engagement bereit sind, unseren Beitrag für die Erreichung der Klima- und Umweltziele der Bundesregierung und aus dem UN-Klimaabkommen zu leisten“, so Fenske.

Standardisierung steht noch aus

Neben den notwendigen Geldern erhofft sich der VDV durch eine weitere Förderung von Bund und Ländern auch entsprechende Impulse an die deutsche Fahrzeugindustrie. Denn bislang gibt es nach wie vor keinen reinen Elektrobuss eines deutschen Herstellers. Dafür sind die ausländischen Fahrzeuge voll mit deutschem Know-how. „Durch ein weiteres Förderprogramm würde die Bundesregierung deutlich machen, dass ihr die Marktdurchdringung der Elektrobusse ebenso wichtig ist wie beim E-PKW. Das wäre nicht nur für die Verkehrsunternehmen, sondern auch für die deutschen Bushersteller ein wichtiges Signal, um die Bemühungen weiter zu steigern. Gerade bei der heimischen Industrie gibt es in Sachen Elektrobusse noch deutlichen Aufholbedarf“, erklärt Fenske.

Ohne die deutschen Hersteller an der Spitze sei es zudem schwieriger, national und international auf die notwendige Standardisierung der technisch sinnvollsten Systeme zu drängen. Bislang gäbe es fast schon einen Wildwuchs an Elektrobuss-Prototypen, aber kaum Produktionsstandards. Und nur durch Standardisierung könne der Anschaffungspreis pro Fahrzeug mittelfristig deutlich sinken, so der VDV-Präsident.

Gleichbehandlung bei den Betriebskosten

Der dritte Aspekt nach Förderung und Standardisierung, den der Branchenverband in seiner Gesamtstrategie für einen potentiellen Markthochlauf von Elektrobussen definiert, bezieht sich auf die Gleichbehandlung der Elektrobusse bei den Steuern und Abgaben auf den Stromverbrauch. Aktuell ist die Steuer- und Abgabenbelastung für elektrisch betriebene Busse höher als für konventionell betriebene Fahrzeuge. Hybrid-, Oberleitungs- und Elektrobusse werden durch hohe Belastungen bei der zu zahlenden Stromsteuer und bei der EEG-Umlage bislang erheblich benachteiligt. So sind für Elektrobusse der volle Stromsteuersatz und die volle EEG-Umlage zu zahlen. Zur Gestaltung der Verkehrswende sollten die elektrisch betriebenen Fahrzeuge im ÖPNV jedoch nicht die Kosten der Energiewende tragen. Daher sollten für Elektrobusse derselbe ermäßigte Stromsteuersatz und dieselbe begrenzte EEG-Umlage gelten wie für Schienenbahnen.

Elektrobusse als fester Bestandteil eines umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs

Das weitere Engagement für die Entwicklung und Marktdurchdringung von Elektrobussen gehört zum Selbstverständnis des VDV bzw. der deutschen Eisenbahn- und Nahverkehrsbranche, die seit jeher Vorreiter einer ökologischen und effizienten Mobilität ist. „Auch ohne Elektrobusse ist der öffentliche Verkehr hinsichtlich Schadstoffemissionen, Energieverbrauch und Flächennutzung in begrenztem Verkehrsraum deutlich besser als alle anderen motorisierten Verkehrsmittel. Wir erbringen allein durch elektrisch betriebene Eisenbahnen, U-, Straßen- und Stadtbahnen schon heute rund 60 % unserer Leistung elektrisch. Hinzu kommt der neue EURO VI-Standard bei den Dieselnissen, der noch einmal durch eine deutliche Absenkung der Schadstoffwerte die Öko-Bilanz der Busse deutlich verbessert hat“, so Fenske abschließend.

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs organisiert. Täglich ersetzen Busse und Bahnen rund 20 Millionen Autofahrten und 77.000 voll beladene Lkw. So sorgen der VDV und seine Mitgliedsunternehmen dafür, dass Deutschland nachhaltig mobil bleibt!