

Mobilität in kommunalen Unternehmen:

Politische Instrumente zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität

Unsere Ziele

- Umstellung der kommunalen Fahrzeugflotten auf alternative Antriebstechnologien
- Ausbau der betrieblichen Lade- und Tankinfrastruktur für kommunale Flotten

1. Fahrzeuge

Mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge, werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge für die Beschaffung vorgegeben. Die Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021 und verpflichten die öffentliche Hand sowie für einzelne Dienstleitungen auch eine Auswahl bestimmter privatrechtlich organisierter Akteure (z.B. Post- und Paketdienste, Stadtreinigung) dazu, dass ein Teil der angeschafften Fahrzeuge zukünftig emissionsarm oder -frei sein muss. Somit sind zahlreiche kommunale Unternehmen von dem Gesetz betroffen und zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge verpflichtet. Zum 31. Dezember 2025 endet die Erste Phase, mit dem Beginn der zweiten Phase steigen die Beschaffungsquoten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge von 38,5 auf 42,5 Prozent, für LKW von 10 auf 15 Prozent und für Busse von 45 auf 65 Prozent.

Die Umstellung auf alternative Antrieb ist mit immensen Mehrkosten verbunden, ein Wasserstoff-Abfallsammelfahrzeug kostet beispielsweise bis zu einer Million Euro und ist im Vergleich zu einem konventionell betriebenen Abfallsammelfahrzeug drei- bis viermal teurer. Ohne finanzielle Unterstützung ist der Umstieg auf alternative Antriebe für viele Unternehmen finanziell nicht tragbar. Hinzu kommt, dass die Diskussionen zu E-Fuels, dem Kraftstoff HVO100 und das vorzeitige Beenden des KsNI-Förderprogramms,

dazu geführt haben, dass eine große Unsicherheit bei den Unternehmen herrscht, was zu einem Abwarten führt, und die Transformation pausiert. Die Politik muss klare und verlässliche Rahmenbedingungen schaffen, um die bestehende Unsicherheit in der Wirtschaft zu beseitigen und die Transformation hin zu nachhaltiger Mobilität konsequent voranzutreiben.

2. Lade- und Tankinfrastruktur

Die kommunalen Abfallwirtschaftsbetriebe stehen vor der gewaltigen Herausforderung, die betriebliche Ladeinfrastruktur für die Flotten schwerer Nutzfahrzeuge zukunftssicher zu gestalten. Viele Unternehmen haben begonnen, sich dieser Herausforderung zu stellen, aber vor allem für kleinere Unternehmen steht diese Aufgabe noch an. Das Förderprogramm zum Aufbau von Schnellladeinfrastruktur für Pkw und Lkw vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geht in die richtige Richtung. Die Förderung betrieblicher Tankinfrastruktur für Wasserstoff wurde jedoch mit dem Wegfall der Förderung von Klimafreundlichen Nutzfahrzeugen und der entsprechenden Infrastruktur (KsNI) ausgesetzt. Der Ausbau von Lade- und Betankungsinfrastrukturen für elektrische und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge muss aber mit Sicherheit weiterhin durch staatliche Förderungen beschleunigt werden.

Die ausreichende Verfügbarkeit von Schnellladepunkten an den deutschen Autobahnen sowie an vielen weiteren, öffentlich zugänglichen dezentralen Standorten wie u.a. Tankstellen ist eine entscheidende Voraussetzung für den weiteren Ausbau der Elektromobilität. Mit dem Referentenentwurf zum Gesetz zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes vom 27.05.2024 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr schon einen entsprechenden Vorstoß gemacht. Der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur im öffentlichen Raum kommt auch der kommunalen Abfallwirtschaft und Stadtsauberkeit zugute.

Fahrzeuge wie Kleinkehrmaschinen profitieren von der Möglichkeit des Zwischenladens, was ihre Reichweite im städtischen Raum erhöht und somit zu einer effizienteren Nutzung führt.

3. Kraftstoffe

Bei schweren Nutzfahrzeugen wie Lkw und Bussen werden diese als sauber definiert, wenn alternative Kraftstoffe genutzt werden. Diese alternativen Kraftstoffe können Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische Kraftstoffe und Biokraftstoffe sein - somit auch HVO100. Für kommunale Unternehmen, die ihre Fahrzeugflotten schnell an die gesetzlichen Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG anpassen müssen, bietet HVO100 eine sofort umsetzbare Option. HVO100 ist weitgehend kompatibel mit bestehenden Dieselfahrzeugen und erfordert keine größeren technischen Anpassungen. Dadurch können die vorgeschriebenen Quoten für saubere Fahrzeuge kurzfristig erfüllt werden, sofern der Treibstoff nicht aus Palmöl hergestellt wurde, ohne dass erhebliche Investitionen in neue Fahrzeuge oder Infrastrukturen notwendig sind.

HVO100 wird häufig als eine Zwischenlösung für den Übergang zu nachhaltigeren Kraftstoffen und Mobilitätsformen betrachtet. Allerdings stellt sich die Frage, ob die Produktion von HVO100 in großem Maßstab überhaupt realisierbar und ökologisch sinnvoll ist. Der weltweit verfügbare Bestand an geeigneten Rohstoffen ist begrenzt, was die Skalierbarkeit einschränkt. Zudem besteht die Gefahr, dass Investitionen in die Produktion von HVO100 von notwendigen Investitionen in nachhaltige Mobilitätslösungen, wie Elektromobilität ablenken.

Ein weiterer kritischer Punkt ist die mangelnde Transparenz bei der Herkunft und Produktion von HVO100. Verbraucher und Unternehmen haben oft keine klaren Informationen darüber, aus welchen Quellen der Kraftstoff stammt und wie nachhaltig die Produktionsmethoden wirklich sind. Diese Intransparenz erschwert es, eine fundierte Entscheidung für oder gegen den Einsatz von HVO100 zu treffen. Es bedarf klarer Richtlinien zur Herkunft und Nachhaltigkeit von HVO100, um sicherzustellen, dass die Klimaziele tatsächlich erreicht werden.

Fazit

Der Verkehrssektor muss stärker in den Mittelpunkt der Klimapolitik rücken, da er bisher nur unzureichend zur Reduktion der Treibhausgasemissionen beigetragen hat. Zur Steigerung der Effizienz und Umweltfreundlichkeit ihrer Dienstleistungen setzen kommunale Unternehmen zunehmend auf emissionsfreie Antriebe. Ein zentraler Aspekt dabei ist ein gezielter und flächendeckender Ausbau von Elektro- und Wasserstoffinfrastrukturen. Eine umfassende Mobilitätswende ist nur mit einem breiten Zugang zu Lade- und Tankmöglichkeiten für emissionsfreie Fahrzeuge möglich, weshalb der Ausbau in ländlichen Regionen durch den Bund prioritär vorangetrieben werden muss. Auch in touristisch geprägten Regionen mit saisonalen Bedarfsspitzen ist es wichtig,

Angebotslücken zu schließen. Hier bedarf es einer Förderung, um einen nachhaltigen und wirtschaftlichen Betrieb nutzerfreundlicher Ladeangebote zu ermöglichen.

Die Mobilität kommunaler Unternehmen muss in den kommenden Jahren nachhaltig, digital und effizient gestaltet werden, um den Anforderungen des Klimaschutzes und der Ressourcenknappheit gerecht zu werden. Der Bund muss die Kommunen durch gezielte Förderprogramme und gesetzliche Rahmenbedingungen unterstützen, um diese Transformation erfolgreich umzusetzen.

Ihre Ansprechpartnerin im VKU

Silvia Gietkowski

Telefon 030 58580-263

E-Mail: gietkowski@vku.de