

# Klimafreundlicher Kommunalverkehr statt Kaufprämie



Erklärung der Parents For Future München · 10. Mai 2020

1. München hat sich Ende 2019 der weltweiten Koalition von Städten angeschlossen, die den Klimanotstand ausgerufen haben [1]. Diese Kommunen sehen sich dem Ziel verpflichtet, im Interesse von Klimaschutz und Lebensqualität den motorisierten Individualverkehr einzudämmen und einen attraktiven und klimaneutralen öffentlichen Personennahverkehr anzubieten.
2. Deutschlandweit betreiben die kommunalen Verkehrsbetriebe rund 20.000 Stadtbusse. Eigentlich *alle* Verkehrsbetriebe beabsichtigen, ihre Busflotten auf emissionsfreie Antriebsarten umzustellen. Die MVG, für die über 600 Busse fahren, strebt dieses Ziel seit längerem für 2030 an. Sie befindet sich damit neuerdings im Einklang mit der bayerischen Staatsregierung, die ihre Kommunen ermutigt, bis 2030 Klimaneutralität zu erreichen [2].
3. Im Zeitraum 2018-20 haben die kommunalen Verkehrsbetriebe 750 Elektro-Busse bestellt, von denen aber nur 400 ausgeliefert wurden [3]. Bereits im Februar 2019 hatte der Verband der Verkehrsbetriebe (VDV) Lieferzeiten von über 18 Monaten beklagt [4]. Bei den jetzigen Produktionskapazitäten würde die Ersetzung sämtlicher Stadtbusse durch emissionsfreie Fahrzeuge **50-100 Jahre** dauern. **Das signalisiert ein deutliches Versagen der Autoindustrie**, die auf diesen seit etwa einem Jahrzehnt bekannten Bedarf nicht angemessen reagiert hat. Spätestens als die Post als völliger Branchenfremdling 2016 begann, für den Eigenbedarf Elektro-Lieferfahrzeuge in Serienproduktion herzustellen [5], hätten ein wacher Wirtschaftsminister und eine klimabewusste Bundeskanzlerin erkennen müssen, dass hier **Steuerungsbedarf** besteht: Privatpersonen können jederzeit einen fossil angetriebenen SUV kaufen und dabei aus einer großen Angebotspalette auswählen, während die Verkehrsbetriebe mehrjährige Lieferzeiten in Kauf nehmen müssen, wenn sie auch nur 10% ihrer Busflotte durch emissionsfreie Fahrzeuge ersetzen wollten.
4. Durch den Shutdown der Wirtschaft als Reaktion auf die Corona-Pandemie hat sich die Lage verändert: Einerseits haben die kommunalen Verkehrsbetriebe unmittelbare Einnahmeausfälle, und die Investitionskraft der Kommunen insgesamt wird durch die Krise deutlich reduziert; dadurch ist die Finanzierbarkeit der Umrüstung auf emissionsfreien Betrieb in Frage gestellt. Andererseits sieht sich die Bundesregierung genötigt, steuernd in die Wirtschaft einzugreifen und dafür immense Summen bereitzustellen.
5. Die beim "Auto-Gipfel" am 5. Mai ins Gespräch gebrachten Kaufprämien von 3.000-4.000 € lehnen wir, wie alle Klima-Aktivisten, entschieden ab. Sie haben keinen positiven Klima-Effekt, stärken einseitig ein veraltetes Mobilitätskonzept, fördern ein ressourcen-verschwendendes Konsumverhalten und vergrößern die Wohlstands-Schere: Die einen verlieren durch Corona ihre Existenzgrundlage, die anderen bekommen aus öffentlichen Mitteln den neuesten Trend der individuellen Mobilität finanziert. Bei einer Stadt wie München mit jährlich über 190.000 Neuzulassungen [6] ginge es um rund 600 Millionen Euro, die einfach an Autofahrer verschenkt würden. *Direkte* Beihilfen für Konzerne, die Milliardenbeträge als Strafen für betrügerisches Verhalten und für Regressforderungen zahlen müssen, verbieten sich wohl von selbst.
6. **Stattdessen schlagen wir als ein klimafreundliches, gemeinwohlorientiertes und sozialverträgliches Element der Konjunkturbelebung für die Autoindustrie vor:**

Der Bund stellt den kommunalen Verkehrsbetrieben ein Kreditvolumen von 15 Mrd. € zu günstigen Konditionen bereit. Diese treffen einzeln oder in Gemeinschaft Kooperationsvereinbarungen mit in der EU ansässigen Herstellern ihrer Wahl, die sie aus diesem Kreditvolumen schrittweise vorfinanzieren. Diese Kooperationen zielen auf die Entwicklung ausgereifter emissionsfreier Busmodelle und den Auf- bzw. Ausbau ausreichender Produktionskapazitäten dafür. Sie legen einen Zeitrahmen, Qualitätsgarantien und die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien fest. Zugleich werden Hersteller und VDV angehalten, Entsorgungs- oder Verwertungskonzepte für die stillzulegenden, fossil angetriebenen Busse auszuarbeiten.

In der Vergangenheit hat die finanzielle Förderung des Kaufs einzelner E-Busse zu einem deutlichen Preisanstieg von etwa 20% geführt [7] und nicht zu einer deutlichen Ausweitung der Produktionskapazitäten. Durch die geballte Bereitstellung der erforderlichen Investitionssumme wird die Markt- und Verhandlungsposition der Verkehrsbetriebe gestärkt, so dass solchen negativen Entwicklungen entgegen getreten werden kann. Zugleich stellt dies eine starke Konjunkturbelebung für die Hersteller dar, die auch langfristig einen industriepolitisch sinnvollen Sektor fördert und für den internationalen Wettbewerb ertüchtigt. Unser Vorschlag löst das Problem, das das Versagen der Autoindustrie für die Verkehrsbetriebe erzeugt hat, und der unmittelbare Nutzen liegt bei den Kommunen und ihren Bewohnern und nicht bei willkürlich begünstigten Privatleuten, die gerade vorhaben, sich ein neues Auto zu gönnen.

7. Zur Vorbereitung dieses Programms der Konjunkturbelebung schlagen wir einen **"Bus-Gipfel"** der Bundesregierung vor, zu dem Vertreter der kommunalen Verkehrsbetriebe und die Vorstände der **in der EU ansässigen Hersteller** eingeladen werden. Das verbindet den unmittelbare Nutzen dieses Programms für die deutschen Kommunen mit einem Signal **europäischer Solidarität** bei der Konjunkturbelebung.

### Quellen

[1] Beschluss des Stadtrats vom 18. Dezember 2019, S. 4 Nr. 10

<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/TOP/5822571.pdf>

[2] Bayerisches "Versöhnungsgesetz", Art. 11 c

<https://www.verkuendung-bayern.de/gvbl/2019-408/>

[3] Ingo Wortmann (VDV), Zwischenbilanz Elektrobusse im ÖPNV, 4. Februar 2020, 3. Folie

<https://www.vdv.de/200204-charts-pressegesprach-zwischenbilanz-e-busse.pdf?forced=true>

[4] Pressemitteilung des VDV vom 13. Februar 2019

<https://www.vdv.de/190213-pm-zwischenbilanz-elektrobusse-im-oePNV.pdf?forced=true>

[5] [https://de.wikipedia.org/wiki/Streetscooter#Übernahme\\_durch\\_die\\_Deutsche\\_Post](https://de.wikipedia.org/wiki/Streetscooter#Übernahme_durch_die_Deutsche_Post)

[6] 2018 waren es 195.756 (Statistisches Amt München)

<https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:92173a12-ef15-48cf-8ee0-68702cbfa9e6/jt190707.pdf>

[7] Von 2015 bis Ende 2018 sind die Preise für einen 12-Meter-Elektrobus von 480.000 € auf 570.000 € gestiegen [4]. Diese Größenordnung der Kosten liegt auch der Veranschlagung des Kreditvolumens zugrunde; dabei sind überschlägig zusätzliche Kosten für die Installation der Lade-Infrastruktur, Entsorgung u.ä. berücksichtigt.