

Antrag

der Abg. Elke Zimmer u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Bus- und Bahnland Baden-Württemberg – emissionsfreier öffentlicher Personennahverkehr

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Bedeutung sie dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) insbesondere im Hinblick auf Luftreinhaltung beimisst;
2. wie sie die Entwicklung der Öko-Bilanz von Bussen und Bahnen im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr einschätzt;
3. welche Initiativen für einen besonders emissionsarmen bzw. emissionsfreien ÖPNV ihr aus Baden-Württemberg bekannt sind;
4. wie das Land sein Busförderprogramm weiterentwickelt, um einen emissionsfreien ÖPNV zu unterstützen;
5. mit welchen weiteren Maßnahmen das Land die Modernisierung der Flotten von Bus-, Bahn- und Taxiunternehmen unterstützt;
6. welche weiteren Maßnahmen die Landesregierung plant, um den ÖPNV im Land emissionsärmer zu machen.

23. 11. 2017

Zimmer, Katzenstein, Renkonen, Hentschel,
Lede Abal, Marwein, Niemann GRÜNE

Begründung

Der öffentliche Nahverkehr ist für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg von großer Bedeutung. Deshalb baut das Land im Rahmen der ÖPNV-Offensive den Bahn- und Busverkehr wesentlich aus. Ziel sollte bei dem Ausbau ein vollkommen emissionsfreier ÖPNV sein, der konsequent alle Faktoren des Emissionsausstoßes einschließt und nicht nur die Antriebskonzepte im Busverkehr berücksichtigt, sondern auch die Frage der Klimatisierung in den Fahrzeugen betrachtet.

Der Treibstoff-Verbrauch eines Busses einer intensiv genutzten Fahrzeugflotte liegt zwischen 40 l/100km und 80 l/100 km je nach verwendetem Fahrzeugtyp, Auslastung, Größe und Wetter. Bei einer Gesamtfahrleistung von 1.800 Mio. Fahrzeugkilometern ergibt dies einen Bedarf von 950 Mio. Liter Diesel/Jahr. Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 2500 t/Jahr.

Fördermaßnahmen bei der Umstellung von Betriebshöfen und Werkstätten für den Einsatz emissionsfreier Busse und dem Anpassen der IT-Systeme sowie der Erprobung und Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur bei Straßenhalten etc. wie auch der zusätzlichen Qualifizierung von Mitarbeitern wären denkbare Anreize für Unternehmer, einen Wechsel zu alternativen Antrieben im ÖPNV zu vollziehen.

Als Maßnahme der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes ist es deshalb sinnvoll, in leistungsfähige Busse, die mit fortschrittlicher Antriebstechnologie ausgestattet sind, zu investieren und diese zu fördern.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2017 Nr. 4-0141.5/308*1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. welche Bedeutung sie dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) insbesondere im Hinblick auf Luftreinhaltung beimisst;

Hauptverursacher der Belastung mit Feinstaub PM₁₀ und Stickstoffdioxid ist der Straßenverkehr. Effektive Minderungsmaßnahmen setzen daher auch hier an. Generelle Voraussetzung ist, dass die Buslinien an belasteten Straßen mit schadstoffarmen (EURO-VI-Busse, Hybridfahrzeuge) oder lokal schadstofffreien (Brennstoffzellenfahrzeugen, batterieelektrische Busse) Bussen bedient werden.

Ein Ansatz zur Verbesserung der Luftqualität in belasteten Kommunen ist es, Fahrten des motorisierten Individualverkehrs in den Städten zu reduzieren bzw. auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern. Hieraus resultieren diverse positive Effekte im Hinblick auf die Belastung mit Luftschadstoffen: direkte Vermeidung von Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV); geringeres Verkehrsaufkommen und Verringerung von Emissionen durch weniger Stau- bzw. Stop-and-Go-Phasen; Minderung von Emissionen aus Parksuchverkehren. Auch können weitere Umweltbelange, z. B. der Lärmschutz und der Flächenverbrauch, profitieren.

Voraussetzung für eine Verminderung des Kfz-Verkehrs ist u. a. ein attraktives Angebot an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln mit ausreichenden Kapazitäten. Der ÖPNV stellt daher eine wichtige Säule auf dem Weg zu einer schnellstmöglichen und dauerhaften Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte dar. Besonders positiv wirken hierbei auch der Umstieg von Kfz auf S- und U-Bahnen, die Nutzung des Fahrrads und die Stärkung des Fußverkehrs.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

2. wie sie die Entwicklung der Öko-Bilanz von Bussen und Bahnen im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr einschätzt;

Die folgende Tabelle stellt den Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr dar. Im Vergleich zu den öffentlichen Verkehrsmitteln hat der motorisierte Individualverkehr in allen Emissionsbereichen deutlich höhere Werte.

		Pkw	Reisebus	Eisenbahn, Fernverkehr	Linienbus	Eisenbahn, Nahverkehr	Straßen-, Stadt- und U-Bahn
Treibhausgase	g/Pkm	142	32	41	76	67	71
Kohlenmonoxid	g/Pkm	0,66	0,05	0,03	0,07	0,05	0,05
Flüchtige Kohlenwasserstoffe	g/Pkm	0,14	0,02	0	0,03	0,01	0
Stickoxide	g/Pkm	0,31	0,21	0,06	0,41	0,21	0,07
Feinstaub	g/Pkm	0,005	0,004	0	0,003	0,002	0

(Quelle: Umweltbundesamt 2016)

3. welche Initiativen für einen besonders emissionsarmen bzw. emissionsfreien ÖPNV ihr aus Baden-Württemberg bekannt sind;

Im Rahmen der Richtlinien zur Busförderung fördert das Land Baden-Württemberg seit mehreren Jahren gezielt ausschließlich die Beschaffung von Linienbussen mit der Abgasnorm EURO 6 und unterstützt damit einen umweltverträglichen ÖPNV.

Neben der Standard-Busförderung können Verkehrsunternehmen weitere Zuwendungen aus der Landesinitiative III „Marktwachstum Elektromobilität BW“ erhalten, wenn sie Fahrzeuge mit elektrischen Antriebsarten ausrüsten. In diesem Fall werden die Anträge auch im Rahmen der Standard-Busförderung priorisiert bewilligt.

Darüber hinaus wird auch im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) die Streckenelektrifizierung in Baden-Württemberg vorangetrieben.

Die Stadt Esslingen bietet ein Beispiel für besonders emissionsarmen ÖPNV. Die Oberleitungs-Busse in Esslingen sind in Baden-Württemberg einzigartig. Bereits seit 1944 verkehrt der Städtische Verkehrsbetrieb Esslingen mit Oberleitungsbussen. Im Jahr 2014 wurden dem Städtischen Verkehrsbetrieb Esslingen a. N. vier Elektro-Hybrid-Gelenk-Trolley-Oberleitungsbusse mit einer Gesamtsumme von 600.000 Euro vom Land gefördert.

Auch im Hohenlohekreis gibt es beispielhafte Initiativen im Bereich der Elektrobusse. Dem Nahverkehr Hohenlohekreis wurden insgesamt acht Elektrobusse im Jahr 2016 mit einer Gesamtsumme von 1,2 Millionen Euro vom Land bezuschusst. Der Nahverkehr Hohenlohekreis will bis zum Jahr 2026 alle Linienbusse elektrifizieren.

4. wie das Land sein Busförderprogramm weiterentwickelt, um einen emissionsfreien ÖPNV zu unterstützen;

Im Fokus der Linienbusförderung steht die kontinuierliche Erneuerung der in Baden-Württemberg zum Einsatz kommenden Fahrzeuge. Die Fördervoraussetzungen orientieren sich dabei seit mehreren Jahren jeweils am aktuellen Stand der Technik. Daneben wurde mit einer moderaten Zweckbindungsfrist (acht Jahre Einsatzdauer oder sechs Jahre Einsatzdauer und 400.000 Einsatzkilometer) die Voraussetzung für einen relativ kurzen Ersatzbeschaffungszyklus geschaffen. Im Ergebnis verfügt Baden-Württemberg bundesweit über eine der bundesweit modernsten Busflotten.

In der aktuellen Förderrichtlinie Busförderung 2018 wurde darüber hinaus die Verbesserung der Luftreinhaltung in Umweltzonen als wichtigstes Ziel der Busförderung des Landes festgelegt. Unternehmen, die Fahrzeuge zur Förderung anmelden, die in Umweltzonen zum Einsatz kommen, werden bei der Förderung bevorrechtigt behandelt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. *mit welchen weiteren Maßnahmen das Land die Modernisierung der Flotten von Bus-, Bahn-, und Taxiunternehmen unterstützt;*
6. *welche weiteren Maßnahmen die Landesregierung plant, um den ÖPNV im Land emissionsärmer zu machen.*

Aufgrund des inhaltlichen Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 und 6 gemeinsam beantwortet.

Das Land ist der gesetzliche Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), während die Aufgabenträgerschaft für Bus- und Straßenbahnleistungen in aller Regel in kommunaler Verantwortung liegt. Daher wird im Folgenden nur auf den SPNV eingegangen.

In Baden-Württemberg verlaufen Schienenstrecken mit einer Gesamtlänge von rund 3.900 Kilometern. Jedoch sind bis heute nur etwa 63 Prozent dieser Strecken mit einer Oberleitung ausgerüstet und damit für den elektrischen Eisenbahnbetrieb geeignet. Wo noch keine Elektrifizierung vorliegt, strebt die Landesregierung möglichst rasche Fortschritte bei der Ausrüstung mit Fahrdrat an. Dies ist jedoch nicht überall ökonomisch sinnvoll. Zudem erstreckt sich der Ausbau oftmals über sehr lange Zeiträume. Aus diesem Grunde müssen für die verbleibenden Dieselstrecken innovative fahrzeugseitige Lösungen entwickelt und umgesetzt werden. Es ist der Anspruch der Landesregierung, dass Baden-Württemberg eine führende Rolle bei der Förderung und Anwendung alternativer Antriebe auch und insbesondere im öffentlichen Verkehr einnimmt. Auf dem Weg zu einer umwelt- und klimaverträglichen Mobilität müssen auch Schienenfahrzeuge mit der modernsten Antriebstechnik ausgerüstet sein. Minister Winfried Hermann MdL hat im September 2014 eine Absichtserklärung mit der Firma Alstom Transport Deutschland GmbH unterzeichnet, nach der sich das Land Baden-Württemberg dazu bereit erklärt, Züge mit einem von Alstom neu entwickelten Brennstoffzellenantrieb zum Einsatz zu bringen, sobald diese verfügbar sind.

Ende Januar 2017 hat das Ministerium für Verkehr als Aufgabenträger für den SPNV eine europaweite Ausschreibung gestartet mit dem Ziel, einem Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Verkehrsleistungen im SPNV-Netz 8 „Ortenau“ rund um Offenburg ab 2022 lokal emissionsfreie Schienenfahrzeuge mitsamt der dazugehörigen Infrastruktur und Energieversorgung zur Verfügung stellen zu können. Um möglichst vielen innovativen Antriebstechnologien eine Chance einzuräumen, hat sich das Ministerium dazu entschieden, eine technikkoffene Vergabe durchzuführen, bei der neben den bekannten Brennstoffzellenfahrzeugen von Alstom auch Züge mit Batterietechnik („BEMU“) zum Einsatz kommen könnten.

Ziel der Landesregierung ist es, mittelfristig auch auf anderen nicht elektrifizierten Streckennetzen in Baden-Württemberg neben oder anstelle der heutigen Dieselfahrzeuge innovative emissionsfreie Schienenfahrzeuge zum Einsatz zu bringen. Zu möglichen Einsatzgebieten hat die landeseigene Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) bereits ein umfangreiches Gutachten beim VWI in Auftrag gegeben. In jedem Fall wird mit Inbetriebnahme des neuen Netzes 8 die Ära der Dieselfahrzeuge in der Ortenau zu Ende gehen, ohne dass dafür eine der in dem Netz befindlichen Strecken elektrifiziert werden muss.

Im Rahmen der „Landesinitiative III Marktwachstum Elektromobilität BW“ werden sowohl Maßnahmen zur Modernisierung von Busflotten als auch Taxiunternehmen gefördert. Die Anschaffung von Elektrobussen wird mit einem Zuschuss von 50 Prozent zu den Mehrkosten und maximal 100.000 Euro, im Vergleich zu einem konventionell betriebenen Bus, unterstützt. Der Kauf von Hybridbussen wird mit maximal 60.000 € bezuschusst. Für Taxiunternehmen gibt es neben dem

Umweltbonus des Bundes die Möglichkeit den BW-e-Gutschein zu beantragen. Mit dem BW-e-Gutschein fördert das Land BW die Betriebs-, Unterhaltungs- und Ladeinfrastrukturkosten beim Neukauf eines Elektrofahrzeugs. Dabei gibt es einen Festbetrag von 6.000 Euro für batterieelektrische Fahrzeuge und 1.500 Euro für Plug-In-Hybride.

Hermann

Minister für Verkehr