

## **Antrag**

**der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) in Baden-Württemberg**

Antrag

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

1. ob es zutrifft, dass sie im Zuge der Nachhaltigkeitsstrategie mit der Formulierung der Maßnahme 1.10 Klimaneutrale Lkw, Busse, und Bahnen „Deshalb sollen bis 2030 50.000 klimaneutrale Lkw in Baden-Württemberg unterwegs sein, 90 Prozent der Busse klimaneutral betrieben werden und die Logistik in Innenstädten und in weiteren Gebieten ebenfalls klimaneutral abgewickelt werden.“ im Bereich der Busse deutlich über die Vorgaben der Clean Vehicles Directive hinausgeht;
2. ob sie die Auffassung teilt, dass zur Zielerreichung der Maßgabe von 90 Prozent klimaneutrale Busse im Jahr 2030 vor dem Hintergrund der üblichen Nutzungszeiten von Bussen bereits jetzt keine entsprechenden dieselbetriebenen Fahrzeuge mehr angeschafft werden könnten;
3. ob nach ihrer Auffassung am Markt genügend batterieelektrische, mit Brennstoffzellen angetriebene oder mit Wasserstoff-Verbrennung betriebene Fahrzeuge am Markt sind;
4. wie sie es bewertet, dass Biogas einerseits als klimaneutral anzusehen ist, aber nach der Clean Vehicles Directive mit diesem Energieträger angetriebene Fahrzeuge nicht als „emissionsfrei“, sondern lediglich als „sauber“ gelten;
5. wie sie die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei der Zielerreichung unterstützen wird;
6. welche Auswirkungen auf das Preisniveau im Öffentlichen Personennahverkehr sie von den Fahrzeugvorgaben angesichts des deutlich höheren Anschaffungspreises und der Investitionen in Ladeinfrastrukturen erwartet;

7. wie sie die Planungssicherheit für die Verkehrsunternehmen bei der Investition in Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur angesichts der relativ geringen Laufzeit der Vergabe von Linien bewertet und wie sie diese Problematik überwinden möchte, insbesondere, ob sie sich um eine Anpassung des § 16 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bemüht im Sinne einer verlängerten Geltungsdauer von Genehmigungen für Busverkehre um 50 Prozent entsprechend Artikel 4 Absatz 4 VO (EG) 1370/2007, wenn entsprechende Investitionen (z. B. Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen) getätigt werden müssen;
8. ob sie die in diesem Jahr nicht benötigten Gelder zur Kompensation von Fahrgeldausfällen (ÖPNV-Rettungsschirm) in vollem Umfang ins nächste Jahr übertragen wird.

17.11.2020

Haußmann, Keck, Dr. Rülke, Fischer, Dr. Timm Kern,  
Karrais, Brauer, Hoher, Dr. Schweickert, Dr. Goll FDP/DVP

#### Begründung

Laut Clean Vehicles Directive (CVD) müssen ab dem Jahr 2021 mindestens 45 Prozent aller neu anzuschaffenden Linienbusse „saubere“ Antriebe im Sinne der Richtlinie haben. Ab 2025 steigt diese Quote auf mindestens 65 Prozent. Die Hälfte dieser Quoten muss zudem jeweils mit emissionsfreien Antrieben erfüllt werden. Als emissionsfrei gelten Wasserstoff und Elektromobilität. Mit der genannten Formulierung in der Nachhaltigkeitsstrategie steht eine deutliche Zielverschärfung im Raum. Denn um in neun Jahren einen Anteil von 90 Prozent zu erreichen, könnte in Anbetracht der Nutzungsdauer von Bussen bereits jetzt nicht mehr auf Diesel-Antriebe zurückgegriffen werden.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 11. Dezember 2020 Nr. 4-0141.5/588 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *ob es zutrifft, dass sie im Zuge der Nachhaltigkeitsstrategie mit der Formulierung der Maßnahme 1.10 Klimaneutrale Lkw, Busse, und Bahnen „Deshalb sollen bis 2030 50.000 klimaneutrale Lkw in Baden-Württemberg unterwegs sein, 90 Prozent der Busse klimaneutral betrieben werden und die Logistik in Innenstädten und in weiteren Gebieten ebenfalls klimaneutral abgewickelt werden.“ im Bereich der Busse deutlich über die Vorgaben der Clean Vehicles Directive hinausgeht;*

Das Ziel der Maßnahme 1.10: Klimaneutrale Lkw, Busse und Bahnen im Nachhaltigkeitsbericht 2019 des Ministeriums für Verkehr, welches besagt, dass in Baden-Württemberg bis 2030 90 Prozent der Busse klimaneutral betrieben werden sollen, zielt auf die Bestandszahlen der Busse in Baden-Württemberg ab.

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

Die Clean Vehicles Directive (CVD), welche bis zum 2. August 2021 in nationales Recht umgesetzt werden muss, legt in Form von Quoten nationale Ziele für die öffentliche Beschaffung von sog. sauberen und emissionsfreien leichten sowie schweren Fahrzeugen fest. Die Mindestquoten gelten für Beschaffungen durch öffentliche oder im öffentlichen Raum handelnde Auftraggeber. Die CVD betrifft somit nur Fahrzeuge, deren Beschaffung nach dem 2. August 2021 eingeleitet wird und nicht die Bestandszahlen in Baden-Württemberg.

Insofern werden bei der beschriebenen Zielsetzung des Ministeriums für Verkehr und den Beschaffungsquoten der CVD unterschiedliche Sachverhalte betrachtet und diese sind nicht direkt miteinander vergleichbar. Es lässt sich jedoch feststellen, dass die Beschaffungsquoten der CVD zum Ziel der 90 Prozent klimaneutral betriebenen Busse im Bestand bis 2030 lediglich einen Beitrag leisten.

*2. ob sie die Auffassung teilt, dass zur Zielerreichung der Maßgabe von 90 Prozent klimaneutrale Busse im Jahr 2030 vor dem Hintergrund der üblichen Nutzungszeiten von Bussen bereits jetzt keine entsprechenden dieselbetriebenen Fahrzeuge mehr angeschafft werden könnten;*

Nein. Auch synthetische Kraftstoffe, die aus erneuerbaren Energien gewonnen werden, können für Dieselbusse eingesetzt werden. Das Ministerium für Verkehr stuft dies ebenfalls als einen klimaneutralen Fahrzeugbetrieb ein.

*3. ob nach ihrer Auffassung am Markt genügend batterieelektrische, mit Brennstoffzellen angetriebene oder mit Wasserstoff-Verbrennung betriebene Fahrzeuge am Markt sind;*

Der Markt von Fahrzeugen mit klimafreundlichen Antrieben entwickelt sich dynamisch. Diese Entwicklung ist jedoch noch nicht abgeschlossen und auch noch nicht ausreichend.

*4. wie sie es bewertet, dass Biogas einerseits als klimaneutral anzusehen ist, aber nach der Clean Vehicles Directive mit diesem Energieträger angetriebene Fahrzeuge nicht als „emissionsfrei“, sondern lediglich als „sauber“ gelten;*

Im Rahmen der CVD muss die Anforderung „emissionsfrei“ nur von Bussen der Fahrzeugklasse M3 zu den jeweiligen Quoten erfüllt werden. Ein Bus wird von der CVD als emissionsfrei eingestuft, wenn er der Definition von einem „sauberen“ Fahrzeug entspricht und gleichzeitig keinen Verbrennungsmotor hat oder wenn der Verbrennungsmotor weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/kWh bzw. 1 g CO<sub>2</sub>/km ausstößt. Die CVD schließt also keine Technologien oder keinen Kraftstoff für die Eigenschaft „emissionsfrei“ aus. Bei der Einstufung einer Antriebstechnologie oder eines Kraftstoffes als emissionsfrei sind in der CVD das nicht Vorhandensein eines Verbrennungsmotors oder die CO<sub>2</sub>-Emissionen maßgeblich.

*5. wie sie die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei der Zielerreichung unterstützen wird;*

*6. welche Auswirkungen auf das Preisniveau im Öffentlichen Personennahverkehr sie von den Fahrzeugvorgaben angesichts des deutlich höheren Anschaffungspreises und der Investitionen in Ladeinfrastrukturen erwartet;*

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Ziel des Ministeriums für Verkehr ist es, die Mehrkosten, die durch die Beschaffung von Fahrzeugen mit klimafreundlichen Antrieben und die Installation von Ladeinfrastruktur entstehen, durch Förderprogramme des Landes abzufedern. Ergänzend ist auf Bundesebene eine Bundesförderrichtlinie für alternative Antriebe von Bussen im Personenverkehr geplant, die voraussichtlich eine Förderung von bis zu 80 Prozent der Mehrkosten für Fahrzeuge und eine Förderquote von bis zu 40 Prozent für Infrastruktur bereitstellen wird. Durch das Abfedern der Mehrkosten der Fahrzeuge und der Ladeinfrastruktur sollen Negativeffekte auf das ÖPNV-Angebot und die Ticketpreise vermieden werden.

7. *wie sie die Planungssicherheit für die Verkehrsunternehmen bei der Investition in Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur angesichts der relativ geringen Laufzeit der Vergabe von Linien bewertet und wie sie diese Problematik überwinden möchte, insbesondere, ob sie sich um eine Anpassung des § 16 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bemüht im Sinne einer verlängerten Geltungsdauer von Genehmigungen für Busverkehre um 50 Prozent entsprechend Artikel 4 Absatz 4 VO (EG) 1370/2007, wenn entsprechende Investitionen (z. B. Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen) getätigt werden müssen;*

Die Landesregierung strebt keine Verlängerung der Genehmigungsdauer an. Zum Teil werden diese sogar als zu lang wahrgenommen. Das Verkehrsministerium hat erst in diesem Jahr einen Kostenfortschreibungsindex für Busverkehre im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag zwischen Kommunalen Aufgabenträgern und Busunternehmen ausgehandelt. Dies war ein Wunsch der Unternehmen, da diese ein wachsendes Risiko darin sahen, die Kalkulation über zehn Jahre verlässlich darzustellen.

8. *ob sie die in diesem Jahr nicht benötigten Gelder zur Kompensation von Fahrgeldausfällen (ÖPNV-Rettungsschirm) in vollem Umfang ins nächste Jahr übertragen wird.*

Aktuell ist offen, in welcher Höhe nicht benötigte Mittel einer neuen politischen Entscheidung zuzuführen sind. Die Landesregierung wird rechtzeitig die notwendigen Schritte für eine Übertragung der Mittel einleiten.

Hermann

Minister für Verkehr