

Antrag

des Abg. Thomas Hentschel u. a. GRÜNE

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. welchen Anteil der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) am Treibhausgasausstoß des Verkehrssektors derzeit hat;
2. welche Rolle sie dem ÖPNV bei der Erreichung der Klimaschutzziele der Landesregierung im Sektor Verkehr beimisst;
3. welche Fahrzeuge mit welchem Treibhausgasausstoß nach ihrer Kenntnis derzeit, getrennt nach den Landkreisen und Verkehrsverbänden, im ÖPNV im Einsatz sind;
4. welche Ziele die CVD vorgibt, um den ÖPNV in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2030 netto treibhausgasneutral zu organisieren und insgesamt die Treibhausgasneutralität bis 2045 zu verankern und ob diese mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) des Bundes aus ihrer Sicht erreicht werden können;
5. ob sie davon abweichend ambitioniertere Ziele zur Reduzierung der Treibhausgase im Bereich des ÖPNV hat und wie sie diese umsetzen möchte;
6. wie sich der Antriebsmix bei Fahrzeugen im ÖPNV bis 2030 verändern muss, um die Klimaschutzziele der Landesregierung erreichen zu können;
7. ob sie beabsichtigt, von der Möglichkeit des § 5 Absatz 2 SaubFahrzeugBeschG Gebrauch zu machen und die Quotenvorgaben aus der CVD landesweit, regional, betriebsbezogen oder mit einem anderen Bezug umzusetzen;

8. ob mit Hilfe eines Monitoringprozesses oder ähnlicher Instrumente überprüft und sichergestellt wird, dass die CO₂-Emissionen der betroffenen Flotten schnellstmöglich sinken.

16.12.2021

Hentschel, Gericke, Katzenstein, Braun, Holmberg,
Joukov-Schwelling, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Die grün-schwarze Regierungskoalition hat sich im Erneuerungsvertrag „Jetzt für morgen“ eine Antriebswende bei Bussen und Bahnen zum Ziel gesetzt. Ähnliche Vorgaben vor allem für den ÖPNV sollen im Zuge der Umsetzung der europaweit vorgegebenen Ziele der Richtlinie 2009/33/EG (Clean Vehicles Directive CVD) erreicht werden. Mit der Clean Vehicles Directive verfolgt die Europäische Union das Klimaschutzziel, den ÖPNV schrittweise auf klimaneutrale Antriebe umzustellen. Mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) wurde die CVD in nationales Recht umgesetzt.

Die Anwendung der CVD sowie des SaubFahrzeugBeschG ist mit Kostensteigerungen für die beauftragten Unternehmen verbunden und stellt die ÖPNV-Verkehrsunternehmen im Land vor besondere Herausforderungen. § 5 Absatz 2 des SaubFahrzeugeBeschG ermöglicht den Ländern eine abweichende Regelung zur Aufteilung der Anteile emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge z. B. auf Regionen. Mit dem Antrag soll abgefragt werden, wie sich derzeit die Situation im ÖPNV darstellt und welche Schritte die Landesregierung zur Umsetzung CVD und der Vereinbarungen im Koalitionsvertrag anstrebt und welchen Bezugsrahmen sie für die Beschaffungsquoten vorsieht.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 27. Januar 2022 Nr. VM4-0141.5-14/72/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. welchen Anteil der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) am Treibhausgasausstoß des Verkehrssektors derzeit hat;*

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr machte 2019 1,6 Prozent (rund 0,350 Mio. t CO₂) der Emissionen des Verkehrssektors aus.

Es ist davon auszugehen, dass der Großteil des Personenschienenverkehrs elektrisch betrieben wird. Die Emissionen, die bei der Herstellung von Strom entstehen, werden bei der national und international normalerweise angewandten Bilanzierungsmethodik (Quellenbilanz) dem Energiesektor angerechnet. Auch der

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

Anteil der Personenschifffahrt an den Schifffahrtsemissionen kann für die Beantwortung der Frage vernachlässigt werden.

2. welche Rolle sie dem ÖPNV bei der Erreichung der Klimaschutzziele der Landesregierung im Sektor Verkehr beimisst;

Der Ausbau und die Weiterentwicklung des ÖPNV ist eine notwendige Voraussetzung für die Mobilitätswende und damit das Erreichen der Klimaschutzziele der Landesregierung. Bis 2030 sollen sich die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zu 2010 verdoppeln, indem weniger Fahrten mit dem Pkw zurückgelegt werden. Zudem muss die Antriebswende im ÖPNV eingeleitet werden. Sofern diese mit Mehrkosten verbunden ist, sollen diese aber nicht durch Fahrpreiserhöhungen oder ein geringeres Angebot die Mobilitätswende gefährden.

3. welche Fahrzeuge mit welchem Treibhausgasausstoß nach ihrer Kenntnis derzeit, getrennt nach den Landkreisen und Verkehrsverbänden, im ÖPNV im Einsatz sind;

Dem Ministerium für Verkehr liegen lediglich Fahrzeugdaten des Kraftfahrt-Bundesamtes zum Bestand von Kraftomnibussen in Baden-Württemberg vor. Eine Aufschlüsselung der Fahrzeugdaten nach Landkreis und Verkehrsverbund sowie ÖPNV und Nicht-ÖPNV liegt dem Ministerium für Verkehr nicht vor. Falls weitere Recherchen es ermöglichen, wird eine differenzierte Tabelle nachgeliefert. Die Daten werden zur besseren Übersicht tabellarisch dargestellt.

Baden-Württemberg	Bestand an Kraftomnibussen
Benzin	10
Diesel	7.768
Flüssiggas	1
Erdgas	41
Elektro	82
Hybrid	363
Plug-in-Hybrid	2
Sonstige	7

Stand der Daten: 1. Januar 2021

Laut der Deutschen Energie-Agentur stoßen Dieselbusse 56 g CO₂ pro Personenkilometer und Erdgasbusse 48 g CO₂ pro Personenkilometer aus (Stand der Daten: 2018). Elektrobuse und Brennstoffzellenbusse gelten als emissionsfrei. Bei Hybrid- und Plug-in-Hybridbussen ist die CO₂-Einsparung davon abhängig, in welchem Maße der Bus elektrisch fährt. Laut einer Begleitforschung des Bundes können bei Mild-Hybridbussen zwischen 1 Prozent und 29 Prozent Dieselkraftstoff eingespart werden, durchschnittlich 14 Prozent (Stand der Daten: 2015). Plug-in-Hybridbusse können längere Strecken als Mild-Hybridbusse rein elektrisch zurücklegen. Laut dem Fahrzeughersteller Volvo haben Plug-in-Hybridbusse eine 60 Prozent höhere Energieeffizienz als ein vergleichbarer Dieselbus. Dem Ministerium für Verkehr liegen keine Daten zu den CO₂-Emissionen von benzinbetriebenen und flüssiggasbetriebenen Bussen vor.

4. welche Ziele die CVD vorgibt, um den ÖPNV in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2030 netto treibhausgasneutral zu organisieren und insgesamt die Treibhausgasneutralität bis 2045 zu verankern und ob diese mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) des Bundes aus ihrer Sicht erreicht werden können;

Die EU-Richtlinie Clean Vehicles Directive (CVD) legt in Form von Quoten nationale Ziele für die öffentliche Beschaffung fest. Die Mindestquoten gelten für Beschaffungen durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber. Die Beschaffungsquoten wurden für zwei Bezugszeiträume, August 2021 bis Dezember 2025 sowie Januar 2026 bis Dezember 2030, festgelegt und erhöhen sich in letzterem. Im Bereich der Busse müssen im ersten Bezugszeitraum 22,5 Prozent der beschafften Busse „sauber“ sein (zum Beispiel Plug-in-Hybridbusse) und 22,5 Prozent der beschafften Busse emissionsfrei sein (zum Beispiel E-Busse). Diese steigt im zweiten Zeitraum auf jeweils 32,5 Prozent.

Der Bund hat als nationale Umsetzung der EU-Richtlinie das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) verabschiedet. Es handelt sich hierbei um eine nahezu Eins-zu-eins-Umsetzung der EU-Richtlinie.

Die CVD und das SaubFahrzeugBeschG legen Mindestziele für die Beschaffung von klimafreundlichen Fahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber fest. Auf der Grundlage der Mindestziele wird eine Treibhausgasneutralität nicht erreicht. Eine Treibhausgasneutralität bis 2030 im ÖPNV über das Instrument CVD würde eine unverzüglich einsetzende Quote von 100 Prozent emissionsfreien Fahrzeugen voraussetzen.

5. ob sie davon abweichend ambitioniertere Ziele zur Reduzierung der Treibhausgase im Bereich des ÖPNV hat und wie sie diese umsetzen möchte;

Das Saubere-Fahrzeuge-Gesetz des Bundes erfordert schon für die Vollzugsaufgaben des Landes eine landesgesetzliche Grundlage. Daher befindet sich ein Landes-Saubere-Fahrzeuge-Gesetz in Erarbeitung. Das Ministerium für Verkehr möchte die Clean Vehicles Directive mit Hilfe dieses Landesgesetzes umsetzen, um eine Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie Antriebe in Baden-Württemberg zu erzielen. Die CVD soll mit Förderprogrammen für Verkehrsunternehmen flankiert werden. Insgesamt wird Klimaneutralität bis 2040 angestrebt. Dieses Ziel gilt auch für den ÖPNV. Zudem ist bereits bis 2030 eine erhebliche Senkung der Emissionen auch im Verkehrsbereich notwendig. Das Ministerium für Verkehr geht davon aus, dass hierzu durch Landesrecht wirksame Vorgaben gesetzt werden.

6. wie sich der Antriebsmix bei Fahrzeugen im ÖPNV bis 2030 verändern muss, um die Klimaschutzziele der Landesregierung erreichen zu können;

Der Antriebsmix von Fahrzeugen im ÖPNV im Jahr 2030 wird neben den Vorgaben der CVD auch von der Anzahl der Busse, der Verteilung der Beschaffungsvorgänge und den Förderprogrammen von Bund und Land abhängen. Das Ministerium für Verkehr schätzt den isolierten Effekt der heute durch EU-Recht vorgegebenen Quoten auf 20 Prozent CO₂-Emissionsminderung. Das Erreichen der Klimaneutralität im Verkehr bis 2040 sollte darauf beruhen, dass die im Land beschafften Fahrzeuge bereits frühzeitig den Klimaanforderungen entsprechen, da eine Veräußerung klimaschädlicher, fahrtüchtiger Fahrzeuge in andere Märkte das Klima nicht entlasten würde. Bei Bussen wird mit einer Lebensdauer von 12 Jahren gerechnet. Daraus ergibt sich, dass ab 2028 alle in Baden-Württemberg beschafften Busse und ÖPNV-Dienstleistungen emissionsfrei gestaltet werden müssten. Das Erreichen ambitionierter Ziele bis 2030 würde entsprechend stärkere Vorgaben erfordern.

- 7. ob sie beabsichtigt, von der Möglichkeit des § 5 Absatz 2 SaubFahrzeugBeschG Gebrauch zu machen und die Quotenvorgaben aus der CVD landesweit, regional, betriebsbezogen oder mit einem anderen Bezug umzusetzen;*

Das SaubFahrzeugBeschG verpflichtet die Länder, die Einhaltung der Beschaffungsquoten im eigenen Zuständigkeitsbereich sicherzustellen und zu überwachen. Um diese Aufgabe wahrzunehmen, muss Baden-Württemberg in einem nächsten Schritt ein Landesgesetz verabschieden. In dem Landesgesetz können Regelungsaspekte des SaubFahrzeugBeschG spezifisch für Baden-Württemberg angepasst werden.

- 8. ob mit Hilfe eines Monitoringprozesses oder ähnlicher Instrumente überprüft und sichergestellt wird, dass die CO₂-Emissionen der betroffenen Flotten schnellstmöglich sinken.*

Im Landesgesetz zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG soll neben Berichtspflichten der Betreiber auch ein Monitoring verankert werden, um die Erfüllung der Mindestziele in Baden-Württemberg zu überwachen. So kann eine frühzeitige Gegensteuerung ermöglicht werden, falls sich abzeichnet, dass die Mindestziele verfehlt oder dass die Klimaschutzziele der Landesregierung nicht erfüllt werden.

Hermann
Minister für Verkehr