

Antrag

des Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Busförderprogramm Baden-Württemberg 2024: Wirkung im ländlichen Raum

Antrag

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

1. wie sich die Verteilung der eingegangenen Förderanträge zum landeseigenen Busförderprogramm 2024 darstellt (aufgeschlüsselt je Förderkategorie des Busförderprogramms nach der Anzahl der Fahrzeuge pro Antriebsart und des jeweilig beantragten Fördermittelbedarfs);
2. welcher jeweilige Anteil daran dem ländlichen Raum zugeordnet werden kann (aufgeschlüsselt je Förderkategorie des Busförderprogramms nach der Anzahl der Fahrzeuge pro Antriebsart und des jeweilig beantragten Fördermittelbedarfs);
3. wie sie vor diesem Hintergrund das Erreichen der Zielsetzung der Berücksichtigung der besonderen Strukturen des Busverkehrs im ländlichen Raum durch die Ausgestaltung des Programms bewertet (bei differenzierter Betrachtung des ländlichen Raums nach den Kategorien zentrale Stadt, Mittelstadt sowie Kleinstadt/dörflicher Raum);
4. was sie konkret unter der Berücksichtigung der besonderen Strukturen des Busverkehrs im ländlichen Raum als Zielsetzung des Busförderprogramms 2024 versteht;
5. welche Herausforderungen sie für ÖPNV-Unternehmer im ländlichen Raum bei der Transformation der Busflotten hin zu nicht-dieselbetriebenen Antrieben sieht (bitte mit Angaben u. a. zur Finanzierung, der Lade- und Betankungsinfrastruktur und den besonderen Strukturen des Busverkehrs im ländlichen Raum);

6. welche Rolle ihrer Ansicht nach dieselbetriebenen Bussen für den ÖPNV in ländlichen Räumen aktuell und perspektivisch zukommt (bei differenzierter Betrachtung des ländlichen Raums nach den Kategorien zentrale Stadt, Mittelstadt sowie Kleinstadt/dörflicher Raum und auch mit Blick auf synthetische Kraftstoffe);
7. welche Bedeutung Bussen im ländlichen Raum zukommt, die mit alternativen Kraftstoffen (HVO100, Biomethan, CNG und LNG) betrieben werden;
8. ob ein Bus mit einem seriellen Hybridantrieb mit Bio-LNG (CMF-Bus) im Busförderprogramm des Landes förderfähig ist und falls dies nicht der Fall ist, ob sie vor dem Hintergrund, dass ein solcher Antrag klimapositiv wirken kann, das Busförderprogramm entsprechend anpassen wird;
9. inwiefern sie Neuausrichtungen des landeseigenen Busförderprogramms aufgrund des Rückzugs des Bundes aus der Förderung für alternative Antriebe von Bussen als angebracht erachtet (mit Blick auf den Busverkehr im Land insgesamt und besonders auf den Busverkehr im ländlichen Raum).

14.6.2024

Dörflinger, Bückner, Hartmann-Müller,
von Loga, Dr. Pfau-Weller, Schuler CDU

Begründung

Das Land Baden-Württemberg hat dem Busförderprogramm des Landes für das Jahr 2024 das Ziel gesetzt, den Anteil von im ÖPNV eingesetzten Bussen vor allem mit Antrieben aus erneuerbaren Energien unter Berücksichtigung der besonderen Struktur des Busverkehrs im ländlichen Raum zu erhöhen. Mit diesem Antrag soll beleuchtet werden, inwiefern das Busförderprogramm im ländlichen Raum wirkt.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 29. Juli 2024 Nr. VM3-0141.5-32/68/3 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *wie sich die Verteilung der eingegangenen Förderanträge zum landeseigenen Busförderprogramm 2024 darstellt (aufgeschlüsselt je Förderkategorie des Busförderprogramms nach der Anzahl der Fahrzeuge pro Antriebsart und des jeweilig beantragten Fördermittelbedarfs);*

	Anzahl der beantragten Fahrzeuge	Höhe beantragter Fördermittelbedarf
Kategorie 1: (emissionsfreie Fahrzeuge mit batterie-elektrischem Antrieb, Brennstoffzelle oder Oberleitung)	150	37.860.550 €
Kategorie 2: (saubere Fahrzeuge mit Plug-in-Hybrid)	Kein Förderantrag	
Kategorie 3: (Fahrzeuge mit sonstigen Antriebsarten unabhängig vom verwendeten Betriebsstoff zur Einrichtung neuer Linien, Taktverdichtung oder Erweiterung von Fahrzeugkapazitäten)	10	453.000 €
Kategorie 4: (Ersatzbeschaffung mit Verbesserung der Abgasnorm für Fahrzeuge mit sonstigen Antriebsarten unabhängig vom verwendeten Betriebsstoff)	171	7.598.000 €
Bürgerbusse	7	281.000 €
Fahrradanhänger: (In Kategorie 4 beantragt)	9	36.000 €
SUMME	347	46.228.550 €

2. *welcher jeweilige Anteil daran dem ländlichen Raum zugeordnet werden kann (aufgeschlüsselt je Förderkategorie des Busförderprogramms nach der Anzahl der Fahrzeuge pro Antriebsart und des jeweilig beantragten Fördermittelbedarfs);*

	Anzahl der beantragten Fahrzeuge	Höhe beantragter Fördermittelbedarf
Kategorie 1	45	9.746.095 €
Kategorie 3	8	370.000 €
Kategorie 4	95	3.983.500 €
Bürgerbusse	2	80.000 €
Fahrradanhänger	8	32.000 €
SUMME	158	14.211.595 €

^{*)}Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. *wie sie vor diesem Hintergrund das Erreichen der Zielsetzung der Berücksichtigung der besonderen Strukturen des Busverkehrs im ländlichen Raum durch die Ausgestaltung des Programms bewertet (bei differenzierter Betrachtung des ländlichen Raums nach den Kategorien zentrale Stadt, Mittelstadt sowie Kleinstadt/dörflicher Raum);*
4. *was sie konkret unter der Berücksichtigung der besonderen Strukturen des Busverkehrs im ländlichen Raum als Zielsetzung des Busförderprogramms 2024 versteht;*

Zu den Ziffern 3 und 4 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Allgemein ist voranzustellen, dass die regelmäßige Datenerhebung im Rahmen der Busförderung nicht in der vom Fragesteller gewünschten Detailtiefe erfolgt, da dies für die Gewährung von Zuwendungen nicht erforderlich ist und einen erheblichen zusätzlichen bürokratischen Aufwand für die Antragsteller darstellen würde.

Zuwendungen werden nach dem vom Antragsteller mitgeteilten, überwiegenden Einsatzbereich des geförderten Fahrzeugs gewährt. Dabei wird gemäß dem Landesentwicklungsplan nach ländlichen Räumen und Verdichtungsräumen unterschieden. Schon diese Unterscheidung ist für die Antragsteller teilweise schwierig vorzunehmen, da, vor allem bei größeren Fahrzeugflotten, Fahrzeuge in der Regel unternehmensweit eingesetzt werden – also teilweise auch wechselweise innerhalb und außerhalb der entsprechenden Raumkategorien. Eine noch tiefergehende Differenzierung nach den Raumkategorien zentrale Stadt, Mittelstadt sowie Kleinstadt/dörflicher Raum wäre aus oben genanntem Grund für die Unternehmen bezogen auf den Fördergegenstand einzelfahrzeugweise nicht darstellbar. Die Angabe des überwiegenden Einsatzorts ist zur Berücksichtigung des ländlichen Raums bei der Förderung jedoch zwingend und für die Reihung im Zuwendungsverfahren ausreichend.

Die besonderen Strukturen des Busverkehrs im ländlichen Raum zeichnen sich durch folgende Gesichtspunkte aus: Struktur der ÖPNV-Unternehmen überwiegend privatwirtschaftlich sowie durch kleinere und mittelständische Unternehmen geprägt; Busflottengrößen in der Regel kleiner als bei kommunalen Unternehmen im Verdichtungsraum; Linienumläufe in der Regel länger als bei Buslinien in Verdichtungsräumen.

Berücksichtigt werden die besonderen Strukturen des Busverkehrs im ländlichen Raum insbesondere durch folgende Faktoren bei der Busförderung:

In den Förderkategorien 1 und 2 (Emissionsfreie Fahrzeuge bzw. Saubere Fahrzeuge): Zuschlag von 15 Prozentpunkten bei der Antragsreihung bei überwiegendem Fahrzeugeinsatz im ländlichen Raum, sowie Zuschlag von 10 Prozentpunkten bei der Antragsreihung im Falle von Kleinunternehmen. Kleinunternehmer erhalten zudem einen erhöhten Fördersatz von 80 Prozent.

5. *welche Herausforderungen sie für ÖPNV-Unternehmer im ländlichen Raum bei der Transformation der Busflotten hin zu nicht-dieselbetriebenen Antrieben sieht (bitte mit Angaben u. a. zur Finanzierung, der Lade- und Betankungsinfrastruktur und den besonderen Strukturen des Busverkehrs im ländlichen Raum);*

Die Herausforderungen für ÖPNV-Unternehmen im ländlichen Raum sind ähnlich wie die der ÖPNV-Unternehmen im urbanen Raum. Zum einen betrifft das die Investition und Aufbau von Ladeinfrastruktur am Bus-Depot sowie den Umbau des Bus-Depots (bspw. Nachrüstung mit einer Trafo-Station oder erhöhtem Platzbedarf). Zum anderen betrifft dies die Anschaffungskosten von alternativ angetriebenen Fahrzeugen, welche sich für manche ÖPNV-Unternehmen noch nicht wirtschaftlich darstellen lassen. Da die Anschaffungskosten bei der Bestellung von kleinen Stückzahlen regelmäßig höher sein dürften, werden Kleinunternehmen mit einem höheren Fördersatz gefördert und in der Antragsreihung privilegiert.

In ländlichen Räumen sind die topografischen Bedingungen aktuell noch ein entscheidender Faktor für den Einsatz von Elektroantrieben im Regionalbusverkehr (Überlandverkehr). Zwar gibt es bereits herstellerseitig einige E-Modelle für den Überlandverkehr, allerdings bedeutet eine Umstellung auf emissionsfreie Antriebe auch eine betriebliche Systemumstellung zur Gewährleistung der Betriebsumläufe mit teilweise großen Reichweiten, die Busverkehrsunternehmen in ländlichen Räumen übernehmen.

Dem gegenüber steht eine positive Entwicklung bei kleineren Fahrzeugen der bedarfsgesteuerten öffentlichen Verkehre (On-Demand-Verkehre, Gemeinschaftsverkehre u. ä.), für die, aufgrund des häufigen Einsatzes auf kürzeren Strecken, eine bessere Erreichbarkeit zur Ladeinfrastruktur gewährleistet ist. Die Richtlinie Busförderung fördert auch die Beschaffung von Fahrzeugen der Klasse M1 mit sechs bis acht Sitzplätzen. Im Förderjahr 2024 wurden zwei Fahrzeuge der Klasse M1 beantragt und auch gefördert. Beide mit Einsatzgebiet ländlicher Raum.

Insbesondere in ländlichen Räumen sind mittelständische, private Verkehrsunternehmen angesiedelt, die in den vergangenen Jahrzehnten ihre Betriebshöfe für den Antrieb mit Verbrennermotoren eingerichtet haben. Verbunden mit der Umstellung der Antriebstechnologie muss auch die Infrastruktur und damit auch die technische Ausstattung der Betriebshöfe umgebaut werden. Dies betrifft u. a. die Werkstattausstattung für Instandhaltung und Wartung der Fahrzeuge sowie die Versorgung mit einem Energieträger (Wasserstoff oder Strom). Vor dem Hintergrund dieser neuen technischen Anforderungen sind erhebliche Investitionen notwendig, um die Transformation der Betriebshöfe zu bewerkstelligen. Dies gilt insbesondere auch für die Anbindung der notwendigen Ladeinfrastruktur an ein ausreichend leistungsfähiges Stromnetz der Netzbetreiber.

Langfristige Kooperationsvereinbarungen zwischen Busunternehmen, Energieversorger und Netzbetreiber in Feldkirch (Vorarlberg) zeigen, wie ein abgestimmtes Vorgehen aller Akteure das Investitionsrisiko reduzieren und die technologische Transformation schrittweise nach Plan umgesetzt werden kann.

Die im Herbst 2023 veröffentlichte Richtlinie Ladeinfrastruktur konkretisiert die Förderung der Errichtung von Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur und der zugehörigen Netzanschlusskosten an Haltestellen, multimodalen Knoten und Betriebshöfen und zentralen Werkstätten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Der Fördersatz beträgt bis zu 75 Prozent, zzgl. Planungskostenpauschale. Zuwendungsberechtigte sind neben Unternehmen mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag auch Unternehmen, die eigenwirtschaftliche Verkehre betreiben. Im Rahmen des Förderverfahrens wird bei Eigenwirtschaftlern positiv berücksichtigt, wenn das Vorhaben im ländlichen Raum liegt. Die Einzelheiten unter anderem zum Förderumfang und Förderverfahren, insbesondere die beihilferechtlichen Anforderungen, ergeben sich aus der Richtlinie Ladeinfrastruktur und ergänzend aus der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des LGVFG (VwV-LGVFG).

6. welche Rolle ihrer Ansicht nach dieselbetriebenen Bussen für den ÖPNV in ländlichen Räumen aktuell und perspektivisch zukommt (bei differenzierter Betrachtung des ländlichen Raums nach den Kategorien zentrale Stadt, Mittelstadt sowie Kleinstadt/dörflicher Raum und auch mit Blick auf synthetische Kraftstoffe);

Dieselbetriebene Busse des ÖPNV im ländlichen Raum werden perspektivisch eine kleinere Rolle einnehmen, da Busse im ÖPNV zunehmend auf alternativ angetriebene Busse umgestellt werden. Bislang konzentrieren sich die Vorgaben zur Umstellung von Fahrzeugen auf die Kategorie der Stadtbusse.

Dies liegt zum einen daran, dass die Anschaffung von E-Bussen voraussichtlich immer wirtschaftlicher wird und zum anderen kommen auch kleinere Fahrzeugklassen im ländlichen Raum wie bspw. On-Demand-Busse häufiger zum Einsatz, bei denen die Elektrifizierung leichter fallen wird. Weiterhin gibt das SaubereFahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) Mindestziele für die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge für öffentliche- und Sektorenauftraggeber vor, welche zwingend eingehalten werden müssen.

Synthetische Kraftstoffe (reFuels) spielen derzeit keine Rolle im öffentlichen Nahverkehr, da sie praktisch noch nicht verfügbar sind. Auch perspektivisch werden reFuels aufgrund hoher Produktionskosten, begrenzter Produktionsmengen und voraussichtlich höheren Betriebskosten nicht vordringlich im Busverkehr sondern dort eingesetzt werden, wo eine Elektrifizierung nicht möglich ist, etwa im Luft- und Schiffsverkehr.

7. welche Bedeutung Bussen im ländlichen Raum zukommt, die mit alternativen Kraftstoffen (HVO100, Biomethan, CNG und LNG) betrieben werden;

Viele Einsatzbereiche im Busverkehr können effektiv durch batterieelektrische Busse und Wasserstoff-Brennstoffzellen-Busse abgedeckt werden. Alternative Kraftstoffe können gegebenenfalls dort Potenzial im Busverkehr bieten, insbesondere dort, wo die Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur noch eingeschränkt ist.

HVO100: Der Einsatz von HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oil) im Busverkehr kann die Treibhausgasemissionen reduzieren und in bestehenden Dieselmotoren ohne größere Anpassungen verwendet werden, wodurch Umstellungskosten minimiert werden. HVO100 verbrennt sauberer als herkömmlicher Diesel, verbessert die Luftqualität und senkt Wartungskosten durch geringere Rußbildung. Nachteile sind die begrenzte Verfügbarkeit und höhere Produktionskosten im Vergleich zu fossilem Diesel. Zudem muss die Nachhaltigkeit der Rohstoffe sichergestellt werden, um Probleme wie die Tank-Teller-Debatte, indirekte Landnutzungsänderungen und Biodiversitätsverlust zu vermeiden. Fortschrittliche Biokraftstoffe wie HVO100 werden aber vor allem in der Luft- und Schifffahrt benötigt.

Biomethan: Biomethan kann im öffentlichen Nahverkehr ebenfalls Umweltvorteile bieten, darunter geringere CO₂-Emissionen sowie reduzierte Stickoxid- und Feinstaubemissionen. Die Wahl zwischen Bio-CNG (Compressed Natural Gas) und Bio-LNG (Liquefied Natural Gas) hängt stark von den spezifischen Anforderungen und Rahmenbedingungen ab. Bio-CNG hat den Vorteil einer etablierten Infrastruktur und günstigeren Installations- und Wartungskosten. Allerdings ist die Energiedichte von CNG niedriger, was zu einer geringeren Reichweite führt. Bio-LNG bietet eine höhere Energiedichte und Reichweite, erfordert jedoch teurere und aufwändigere Infrastruktur sowie spezielle Sicherheitsvorkehrungen. Wie bei HVO muss die Nachhaltigkeit der Rohstoffe bei Biomethan sichergestellt werden. Darüber hinaus stellt Methanschlupf ein weiteres Problem dar, da Methan eine vielfach stärkere Klimawirkung als CO₂ hat. Selbst geringe Mengen Methan, die bei der Herstellung oder Nutzung von Biomethan entweichen, reduzieren den Klimanutzen des Kraftstoffs erheblich.

8. ob ein Bus mit einem seriellen Hybridantrieb mit Bio-LNG (CMF-Bus) im Busförderprogramm des Landes förderfähig ist und falls dies nicht der Fall ist, ob sie vor dem Hintergrund, dass ein solcher Antrag klimapositiv wirken kann, das Busförderprogramm entsprechend anpassen wird;

Busse mit seriellen Hybridantrieb mit Bio-LNG (CMF-Bus) sind gemäß Ziffer 7.3 der Technischen Richtlinie zur Richtlinie Busförderung zuwendungsfähig.

9. inwiefern sie Neuausrichtungen des landeseigenen Busförderprogramms aufgrund des Rückzugs des Bundes aus der Förderung für alternative Antriebe von Bussen als angebracht erachtet (mit Blick auf den Busverkehr im Land insgesamt und besonders auf den Busverkehr im ländlichen Raum).

Der Rückzug des Bundes aus der Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben, der im Rahmen des Busförderjahrs 2024 bereits Auswirkung zeigte, stellt für das Land eine große Belastung dar. Erstmals konnte kein Unternehmen aus dem Land vom Bund Fördermittel erhalten. Es wurden im Rahmen haushaltsrechtlicher Deckungsbeziehungen einmalig umfangreiche Haushaltsmittel aus anderen Förderbereichen in die Busförderung umgeschichtet. Damit hat sich das Land als zuverlässiger Partner der ÖPNV-Unternehmen bei der Bewältigung kurzfristiger Herausforderungen der Antriebswende gezeigt.

Das Busförderprogramm des Landes ist jedoch nicht darauf ausgelegt, den Ausfall der Bundesförderung auf Dauer vollumfänglich abfedern zu können. Dies wird aufgrund der finanziellen Dimension, die der notwendige Umbau der Antriebsarten erfordert, auch in Zukunft nicht möglich sein. Das Land fördert neben den Fahrzeugen auch die für die Antriebswende notwendige Infrastruktur (z. B. an Betriebshöfen und Ladeinfrastruktur). Die hierfür erforderlichen Mittelbedarfe sind ebenfalls erheblich. Eine „Kannibalisierung“ dieser Förderbereiche zugunsten der Busförderung wäre auf Dauer weder tragbar noch zielführend. Das Land hat daher gemeinsam mit den anderen Bundesländern den Bund aufgefordert, die Busförderung wiederaufzunehmen, um das gemeinsame Ziel der Klimaentlastung durch eine Antriebswende im Busverkehr nicht zu gefährden.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor