

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. Michael Preusch CDU**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Entwicklung eines emissionsfreien Busverkehrs in Baden-Württemberg – Ideologie, Wunsch oder Wirklichkeit?**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Inwieweit ist flächendeckend eine Lade-Infrastruktur für den Einsatz von E-Bussen bereits vorhanden bzw. durch das Land geplant?
2. Inwieweit bestehen Planungen, die Vergabe von öffentlichen Aufträgen der Personenbeförderung an emissionsfreie Fahrzeuge zu binden?
3. Wie wird die Finanzierung hierzu geregelt?
4. Falls diese Vorgabe bereits in Teilen umgesetzt ist oder umgesetzt wird, wie schätzt die Landesregierung die Kapazitäten der Fahrzeugbeschaffung sowie der Ladeinfrastruktur ein?
5. In welchem Zeitraum möchte sie den Gedanken der Null-Emissionen bei der Nutzung von Fahrzeugen der öffentlichen Dienstleister (Busbetriebe, Müllabfuhr etc.) umsetzen?
6. Welche Fördermöglichkeiten bestehen für private Busunternehmen bzw. welche sind geplant, um diesen eine Ladeinfrastruktur zu ermöglichen?
7. Sind Überlegungen angestellt worden, dass klein- und mittelständische Verkehrsunternehmen diese sehr großen Investitionen in Anbetracht der Marktlage im ÖPNV nur schwer tätigen können und damit Fortbestand und Existenz dieser Betriebe in Gefahr gebracht werden?

17.4.2024

Dr. Preusch CDU

Eingegangen: 17.4.2024/Ausgegeben: 14.5.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

## Begründung

Die Transformation zu einem weitestgehend klimaneutralen Verkehr ist gerade im ländlichen Raum eine sehr große Herausforderung. Aktuell werden mögliche Vorgaben zur Beschaffung von Fahrzeugen oder die Vergabe von Dienstleistungen kurz- und mittelfristig an emissionsfreie Straßenfahrzeuge zu koppeln, diskutiert. EU-Vorgaben wie beispielsweise die Clean Vehicle Directive (CVD) sollen, nach Aussage der EU, in kurzer Zeit umgesetzt werden. Das gleiche gilt für das Saubere-Fahrzeug-Beschaffungsgesetz des Bundes. Mit dieser Kleinen Anfrage sollen Praktikabilität und Risiken für den Busverkehr in Baden-Württemberg dargestellt werden.

## Antwort

Mit Schreiben vom 8. Mai 2024 Nr. VM4-0141.5-31/41/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

### *1. Inwieweit ist flächendeckend eine Lade-Infrastruktur für den Einsatz von E-Bussen bereits vorhanden bzw. durch das Land geplant?*

E-Busse werden in der Regel in den jeweiligen Betriebshöfen der Verkehrsunternehmen geladen. Für die Einhaltung der Klimaschutzziele, der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden und die nachhaltige Gestaltung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger spielen E-Busse eine zentrale Rolle. Daher bezuschusst das Land mit dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) u. a. den Bau und Umbau von Betriebshöfen und Ladeinfrastruktur von Verkehrsunternehmen für E-Busse. Dadurch wird schrittweise, entsprechend dem tatsächlichen Bedarf, eine Flächendeckung erreicht.

### *2. Inwieweit bestehen Planungen, die Vergabe von öffentlichen Aufträgen der Personenbeförderung an emissionsfreie Fahrzeuge zu binden?*

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz des Bundes, die nationale Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) der Europäischen Union, schreibt seit August 2021 Quoten von emissionsarmen und -freien Fahrzeugen für öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber bei der Beschaffung von Autos, Bussen und Lkw vor. Dies betrifft auch Verkehrsunternehmen. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz gibt Mindestquoten sowohl für die Fahrzeugbeschaffung als auch für Dienstleistungen, wie zum Beispiel die öffentliche Personenbeförderung, vor.

### *3. Wie wird die Finanzierung hierzu geregelt?*

Mit der Förderung durch das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) unterstützt das Land die Landkreise, Städte und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen. Fördergegenstand ist dabei auch die Förderung von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen zur Umstellung auf eine emissionsfreie Mobilität und zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. Mit dem LGVFG-Büsforföderprogramm 2024 unterstützt das Land die Beschaffung neuer Linienbusse, insbesondere mit emissionsfreier und emissionsarmer Antriebstechnik. Die Förderung umfasst in diesem Jahr 38,9 Millionen Euro. Das ist mehr als doppelt so viel wie im Vorjahr.

### *4. Falls diese Vorgabe bereits in Teilen umgesetzt ist oder umgesetzt wird, wie schätzt die Landesregierung die Kapazitäten der Fahrzeugbeschaffung sowie der Ladeinfrastruktur ein?*

Sämtliche große nationale und internationale Hersteller von Bussen bieten seit längerem und in zunehmender Anzahl serienmäßig hergestellte E-Busse an.

Aus Sicht der Landesregierung sind Lieferkapazitäten bei der E-Busbeschaffung und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur ausreichend vorhanden.

5. *In welchem Zeitraum möchte sie den Gedanken der Null-Emissionen bei der Nutzung von Fahrzeugen der öffentlichen Dienstleister (Busbetriebe, Müllabfuhr etc.) umsetzen?*

Regelungen wie das bundesweit gültige Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz und das geplante Landesmobilitätsgesetz unterstützen die Erreichung der Klimaziele des Landes bis 2030 und die Treibhausgasneutralität bis 2040.

6. *Welche Fördermöglichkeiten bestehen für private Busunternehmen bzw. welche sind geplant, um diesen eine Ladeinfrastruktur zu ermöglichen?*

Für die Errichtung von Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur und der zugehörigen Netzanschlusskosten an Haltestellen, multimodalen Knoten, Betriebshöfen und zentralen Werkstätten können private Busunternehmen eine Förderung auf Grundlage des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) in Verbindung mit der Richtlinie Ladeinfrastruktur erhalten. Der Fördersatz beträgt bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

7. *Sind Überlegungen angestellt worden, dass klein- und mittelständische Verkehrsunternehmen diese sehr großen Investitionen in Anbetracht der Marktlage im ÖPNV nur schwer tätigen können und damit Fortbestand und Existenz dieser Betriebe in Gefahr gebracht werden?*

In der Richtlinie Ladeinfrastruktur zum LGVFG erfolgt keine Unterscheidung zwischen klein- und mittelständischen Verkehrsunternehmen. Bei der Entscheidung, welche privaten Unternehmen eine Beihilfe erhalten, werden geografische Aspekte besonders berücksichtigt. Unternehmen im ländlichen Raum werden privilegiert. Erfahrungsgemäß sind im ländlichen Raum eher kleine und mittelständische Unternehmen angesiedelt, sodass diese auch mittelbar profitieren.

Bei der Beschaffung von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen nach der Richtlinie Busförderung zum LGVFG werden Kleinunternehmen ausdrücklich berücksichtigt. Hier richtet sich der Fördersatz nach der Unternehmensgröße (mittlere und große Unternehmen: 75 Prozent und Kleinunternehmen: 80 Prozent).

Hermann  
Minister für Verkehr