

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Herr Gerd Hickmann
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

per E-Mail: gerd.hickmann@vm.bwl.de,
poststelle@vm.bwl.de, detlev.conrad@vm.bwl.de

Die Geschäftsführerin

Postfach 23 51
71013 Böblingen
Dornierstraße 3
71034 Böblingen

Telefon (0 70 31) 6 23-01
Telefax (0 70 31) 6 23-116
info@wbo.de
www.wbo.de

26. Juli 2023

Stellungnahme zur Richtlinie Busförderung 2024

Sehr geehrter Herr Hickmann,

vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Richtlinie Busförderung 2024.

Vorwort: Die Anwendung der AGVO auf die Busförderung für emissionsfreie/saubere Fahrzeuge stellt die bisherige Busbeschaffung auf den Kopf. Unternehmer hätten unter einer solchen neuen Richtlinie nicht mehr die Möglichkeit, im Vorhinein abzuschätzen, mit welchen Zuschüssen pro Fahrzeug gerechnet werden kann. Eigenwirtschaftlich tätige Unternehmen (aktueller Anteil ca. 25 % bezogen auf die Verkehrsleistung) werden massiv benachteiligt.

Des Weiteren ist die übersandte Busförderrichtlinie an Komplexität kaum mehr zu überbieten. Sie erstreckt sich auf 27 Seiten zzgl. Technische Richtlinie – ein Busunternehmen wird dadurch nicht mehr in die Lage versetzt, das verstehen zu können.

Der Fördertopf für E-Mobilität beträgt in Baden-Württemberg 25 Mio Euro. Angesichts der Ambitionen im aktuellen Entwurf des LMG ist das Vorhaben „Übererfüllung EU- und Bundesziele“ landesseitig massiv unterfinanziert. Zum Vergleich: Bayern hat in diesem Jahr rund 38 Millionen Euro allein für die Fahrzeugförderung vorgesehen. Für die Betriebshofförderung weitere rund 57 Millionen Euro. Und das bei weit weniger ambitionierten Zielen als in BaWü. Eine funktionierende Infrastrukturförderung haben wir in BaWü bislang auch nicht (Stichwort: u.a. K.O.-Kriterium Endschaftsregelung...).

Des Weiteren arbeitet man in Bayern weiter mit Festzuschüssen bei der Fahrzeugförderung, was für die Unternehmen eine Planbarkeit ermöglicht, die sie bei Investitionsvorhaben dringend brauchen.

Folgendes bitte ich zudem in Sachen Antriebstransformation – Förderkulisse zu bedenken:

Die bisherige Busförderung – überwiegend Dieselförderung – war unbestritten wichtig und hat über viele Jahre dazu beigetragen, dass in BaWü die Busflotten moderner und umweltfreundlicher waren als in anderen Bundesländern. Die Busförderung war aber in der Regel nicht von existenzieller Bedeutung für die Unternehmen. Sie wurde gerne genutzt und hat die Aufgabenträger vor Ort finanziell entlastet.

Durch die Vorgaben bei CVD, SaubFahrzBeschG und ggf. einem künftigen Landesmobilitätsgesetz ändert sich das, weil damit gesetzliche Investitionsverpflichtungen einhergehen die mit hohen Investitionskosten verbunden sind. Damit gewinnt die Busförderung künftig in Höhe und Ausgestaltung an Bedeutung, weil sie ein wichtiger Finanzierungsbaustein bei der Antriebstransformation wird. Anders gesagt: Nur wenn die Förderung zur Struktur passt wird Tempo in die Antriebstransformation gebracht. Denn transformiert wird zwar der Verkehr, aber der öffentliche Nahverkehr Bus wird überwiegend von mittelständischen Unternehmen erbracht. Also müssen letztendlich diese vorhanden Verkehrsunternehmen transformiert werden.

Die Tatsache, dass in den vergangenen beiden Jahren der Fördertopf für Busförderung nicht in der Höhe von 25 Mio Euro abgerufen wurde, zeigt, dass die Ausgestaltung der Förderung jedoch nicht (mehr) zum Bedarf der Unternehmen passt bzw. nicht (mehr) an den Unternehmen ausgerichtet ist. In der Vergangenheit war das anders. Wenn man hier über die Förderung die Antriebstransformation pushen will, dann muss die Förderkulisse insbesondere an den kleinen und mittleren Unternehmen und deren Struktur ausrichten.

Als WBO sehen wir ein mögliches Landesmobilitätsgesetz und dessen Finanzierung als eine Einheit. Ohne Finanzierung keine Übererfüllung.

Die Busförderung ist Teil der Finanzierungskulisse und muss auf das ambitionierte Ziel der Landesregierung hin ausgerichtet werden. Sonst ist die Zielerreichung gefährdet.

Angesichts der Ausgangslage in BaWü – viele kleine und mittlere Busunternehmen mit Dienstleistungsaufträgen jeglicher Art samt eigenwirtschaftlichen Verkehren – sollte geprüft werden, ob zur Zielerreichung aktuell nicht mehr Pragmatismus in der Richtlinienausgestaltung von Nöten ist.

Zum Richtlinienentwurf im Einzelnen nehmen wir wie folgt Stellung:

- **Streichung der Möglichkeit der Beihilfegewährung über die DAWI-De-minimis-Regelung (Nr. 1 und 4.5 lit. d der RL):** Die Beihilfegrenze der (allgemeinen) De-minimis-Beihilfe ist bei vielen Verkehrsunternehmen bereits ausgeschöpft (aus den vergangenen beiden Förderjahren). Das bedeutet, dass in der Regel eine Beihilfegewährung in den Kategorien 3 und 4 über die (allgemeine) De-minimis-Regelung nicht mehr möglich ist. Dies ist problematisch, da die übrigen „Beihilferegelungen“ (ÖDA, tatbestandlicher Ausschluss einer Beihilfe und genehmigte Bundesregelung) häufig nicht zur Anwendung kommen können bzw. diese die Verkehrsunternehmen vor das Problem stellt, dass der Aufgabenträger die entsprechenden Erklärungen (bei Förderung über ÖDA) nicht abgeben möchte.
- **Förderfähige Fahrzeuge (Nr. 2.2 und 2.4 der RL und Nr. 1 und Nr. 2 der Technischen Richtlinie):** Aus der Herstellerbranche haben wir die Rückmeldung erhalten, dass es kein Fahrzeug in der Kategorie „Midibus (über 8 bis 10 m Länge)“ (siehe Nr. 2.4 der RL) gibt, das die erforderliche Klasse 1 erfüllt (die Einordnung erfolgt in die Klasse 2, die nicht förderfähig ist). Um eine Förderung zu erhalten, müssen die Verkehrsunternehmen auf die wirtschaftliche und ökologische Möglichkeit verzichten, und einen größeren, aber förderfähigen Bus kaufen, der einen Verbrauch von 25-30 Liter pro 100 km hat.
- **Nachrüstung von Fahrzeugen (Nr. 2.5 der RL):** Nach unserer Lesart ist lediglich eine Nachrüstung zu einem batterieelektrischen Antrieb möglich. Es sollten jedoch auch noch weitere Nachrüstungen möglich sein (Stichwort: Technologieoffenheit) – vor allem auch vor dem Hintergrund des Verweises auf Nr. 6.3 der Richtlinie, die sowohl die Kategorie 1 als auch die Kategorie 2, also emissionsfreie und saubere Fahrzeuge, umfasst. Die AGVO lässt in Art. 36 b Abs. 2 die Nachrüstung von Fahrzeugen zu, die „lediglich“ als sauber eingestuft werden können.
- **Ausschluss von eigenwirtschaftlichen Unternehmen/Unternehmen mit einer Direktvergabe der Verkehrsleistung bei einer Förderung in den Kategorien 1 und 2 von der maximalen Beihilfeintensität von 80 % bzw. 100 %? (Nr. 4.4 und Nr. 5.4. der RL):** Es ist zu prüfen, ob auf der Grundlage von Art. 36 b Abs. 4 i.V.m. Abs. 5 AGVO auch eine Förderung mit einer Beihilfeintensität von bis zu 80 % bzw. 100 % von eigenwirtschaftliche Unternehmen bzw. von Unternehmen, die die Verkehrsleistung auf Basis einer Direktvergabe erbringen, möglich ist, die ein Fahrzeug beschaffen bzw. es nachrüsten lassen möchten. Unseres Erachtens sind diese Unternehmen nicht von Abs. 4 i.V.m. Abs. 5 ausgeschlossen, sodass diese ebenfalls von den hohen Beihilfeintensitäten profitieren können.

Begründung: die Begrifflichkeit „wettbewerbliche Ausschreibung“ in Art. 36 b Abs. 4 ff. AGVO führt zu keinem Ausschluss. Die in Art. 36 b AGVO grundsätzlich vorausgesetzte wettbewerbliche Ausschreibung betrifft (lediglich) die Gewährung der Zuwendung an sich (siehe Art. 36 b Abs. 4 AGVO: „Beihilfen nach diesem Artikel müssen im Rahmen einer wettbewerblichen Ausschreibung gewährt werden“; diese Ausschreibung ist in Nr. 5.4 der RL verankert: „Förderungen nach den Kategorien 1 und 2 werden im Rahmen einer Ausschreibung i.S.d. Art. 2 Nr. 38 AGVO gewährt“). Die wettbewerbliche Ausschreibung i.S.v. Art. 2 Nr. 38 AGVO ist nicht gleichzusetzen mit einem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der im Rahmen einer Ausschreibung vergeben wurde. Dies wird im Zusammenhang mit Art. 36 b Abs. 7 AGVO klar, der ausdrücklich und abschließend die Gewährung der Beihilfegewährung im Rahmen eines ÖDA regelt und der eine wettbewerbliche Ausschreibung gem. Art. 36 b Abs. 4 AGVO nicht voraussetzt („Abweichend von Abs. 4 können Beihilfen auch ohne wettbewerbliche Ausschreibung gewährt werden, wenn sie Unternehmen gewährt werden, die (...) einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste (...) erhalten haben“).

- **Gewährung der Beihilfe über einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Nr. 4.5 lit. a der RL):** Die dem Antragsformular beizufügende unterschriebene Erklärung des Aufgabenträgers führte in den vergangenen beiden Förderjahren regelmäßig zu Problemen. In der Regel wollten oder konnten die Aufgabenträger die Erklärung nicht unterschreiben, da bestimmte Punkte nicht überprüft bzw. gewährleistet werden konnten (u.a. mind. 80-prozentiger Einsatz des Fahrzeugs im Rahmen des ÖDA oder Vereinbarung oder Anwendung einer Endschaftsregelung).
- **Förderkategorien (Nr. 5.2):** Die Ziffern in der Spalte „Zuwendungsfähige Fahrzeuge“ müssen an die geänderten Ziffern in der Technischen Richtlinie angepasst werden.
- **Förderreihenfolge, Verteilrunden in den Kategorien 1 und 2 (Nr. 5.4 der RL):**
 - Es ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, warum bei der Bewertung des eingereichten Angebots (Clearingpreises) auf das emissionsfreie oder saubere Fahrzeug je Fahrgastplatz abgezielt wird. Sofern dies der Vergleichbarkeit der Angebote dienen soll, wäre dies aus unserer Sicht nicht erforderlich. Bei der Bewertung der Platzierung des Angebotes erfolgt bereits eine Einstufung nach der Fahrzeugart (gleiche Fahrzeuge werden daher auch gleich eingestuft).
 - Unabhängig davon wäre der Begriff „Fahrgastplatz“ näher zu definieren (nur Sitzplätze oder auch Stehplätze, inklusive oder exklusive der Rollstuhlfläche, ist die maximal zulässige Auslastung an sitzenden und stehenden Fahrgästen maßgeblich oder die tatsächliche regelmäßige Auslastung?). Zudem ist zu beachten: Wenn gefordert wird, dass möglichst viele Fahrgäste befördert werden (um einen maximalen Beitrag zum Umweltschutz zu erreichen, wodurch das eingereichte Angebot höher kategorisiert wird), dann bedeutet das im Zweifelsfall auch, dass das Fahrzeuggewicht durch den Einbau einer kleineren Batterie beeinflusst wird, sodass mehr Fahrgäste befördert werden dürfen. Kleinere Batterien ermöglichen jedoch nur eine geringere Reichweite, wodurch mehr Busse und mehr Infrastruktur benötigt wird. Gewisse Linien sind dadurch nicht mehr zu fahren. Durch Sondergenehmigungen für eine Achslasterhöhung könnte dieses Problem umgangen werden, jedoch bedeutet das ein dauerhafter Schwertransport auf einer Linie. So können theoretisch mehr Fahrgäste befördert werden (trotz Einbau einer schweren Batterie), allerdings darf der Bus dann nur auf den Linien mit Sondergenehmigung eingesetzt werden.
 - Was ist der „erzielte Beitrag zum Umweltschutz“ und wie wird dieser ermittelt? Dies wird aus der Richtlinie nicht klar.

- Der Wegfall der „schlechtesten“ 5 % der Anträge sehen wir kritisch. In den vergangenen zwei Förderjahren wurden die Fördermittel nur in einem eher geringen Umfang abgerufen. Es ist zu befürchten, dass nun erneut nur wenige Anträge gestellt werden. Es ist daher zu prüfen, ob ein solcher „Abzug“ unionsrechtlich wirklich vorausgesetzt wird bzw. wenn ja, ob die Höhe des prozentualen Abzugs verringert werden kann (bspw. auf lediglich 2 %). Ziel muss es grundsätzlich sein, dass alle Unternehmen gefördert werden, die ihre Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe umstellen möchten und einen entsprechenden Antrag auf eine Förderung stellen.
- **Jährliche Abschmelzung der Beihilfeintensität (Nr. 6.4 der RL):**
 - Die im Zweifel stetige Reduzierung der Beihilfeintensität in den nächsten Jahren wird nicht dazu führen, dass eine möglichst schnelle Umstellung der Fahrzeuge auf emissionsfreie oder saubere Fahrzeuge erfolgt. Vielmehr ist ausschlaggebend: die Gegebenheiten vor Ort, eine klare, passgenaue und umfängliche Förderkulisse (Busbeschaffung und Betankungs- und Ladeinfrastruktur) und die betriebliche Möglichkeit, technologieoffen die Fahrzeugflotte umzustellen (regionale Lösungen vor Ort können dadurch gefunden und genutzt werden).
 - Der Verweis auf die Technische Richtlinie muss im Hinblick auf die angegebene Ziffer korrigiert werden (6 anstatt 8).
- **Zur Technischen Richtlinie (Nr. 7.2):** Die Aussage, dass Busse mit gasförmigem Antrieb künftig unter die Kategorie 3 und 4 fallen, verwundert und bedarf der Korrektur. Ein emissionsfreier Bus mit Wasserstoff und einer Brennstoffzelle, der in die Kategorie 1 einzuordnen ist, wird gasförmig betankt. Zudem ist auch aus der Sicht der AGVO die pauschale Streichung der Förderfähigkeit von sauberen Bussen mit Gasantrieb (z.B. Biomethan) nicht erforderlich. Art. 36 b Abs. 2 AGVO enthält neu zwar die Einschränkung, dass die sauberen Fahrzeuge zumindest teilweise mit Strom oder Wasserstoff betrieben werden müssen. Jedoch werden auf dem Fahrzeugmarkt bereits Fahrzeuge angeboten, die bspw. einen Biogasmotor mit einem Elektromotor kombinieren (siehe u.a. CM Fluids - Biogasmotor erzeugt Strom für einen Elektromotor).

Im Hinblick auf eine Fahrzeugnachrüstung spricht der Wortlaut der AGVO dafür, dass es alleine auf die Einstufung als sauberes Fahrzeug ankommt und ein teilweises Betreiben mit Strom oder Wasserstoff nicht erforderlich ist. Die Nachrüstung von Fahrzeugen bspw. von einem konventionellen Antrieb zu einem Antrieb, der mit Biomethan betrieben wird, ist daher ohne Einschränkung zulässig. Hier besteht ebenso dringender Nachjustierungsbedarf.

Mit freundlichen Grüßen


Yvonne Hüneburg
Geschäftsführerin

Anlage: Richtlinienentwurf