Verband
Baden-Württembergischer
Omnibusunternehmen e.V.

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
sekretariat@wbo.de
www.wbo.de

1. Oktober 2024

WBO e.V. Postfach 2351 71013 Böblingen

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Herrn Christoph Erdmenger
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

WBO-Stellungnahme zur Anhörung Landesmobilitätsgesetz (LMG)
Ihr Aktenzeichen VM4-3910-9/2/10

Sehr geehrter Herr Erdmenger,

herzlichen Dank für die Möglichkeit zum LMG-Entwurf im Rahmen der Verbändeanhörung Stellung nehmen zu können. Wir konzentrieren uns in unserer Stellungnahme auf die für uns besonders relevanten Punkte.

Umsetzung der CVD/Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) in Baden-Württemberg

Entgegen der ersten Überlegungen hat man im Entwurf von einem Übertreffen der CVD-Quoten im Land Abstand genommen. Dies begrüßen wir, zumal die finanziellen Mittel dafür schlichtweg nicht zur Verfügung stehen. Auch in Baden-Württemberg gelten die Quoten der CVD wie bundesweit sonst auch, da erscheint es uns nur logisch und konsequent mit den übrigen 14 Bundesländern den gemeinsamen Weg der Branchenvereinbarung Bund zu gehen.

Hierfür sprechen folgende Punkte:

- **Effizienz**

Die Branche steht zum Klimaschutz, die Veränderungsprozesse in den Verkehrsunternehmen sind sichtbar. Fakt ist aber: ein Bus, der viel fährt, bewirkt mehr für das Klima als ein Bus, der wenig fährt. Teure E- und Wasserstoffbusse samt hohen Investitionskosten in Ladeinfrastruktur sind daher insbesondere dort sinnvoll, wo viel Fahrplanmasse gefahren wird, also mehr in der Stadt als auf dem Land. Die Branchenlösung Bund eröffnet diese dringende Flexibilität und sorgt für effizienten Einsatz der verwendeten Steuergelder in diesem Bereich.

- **Solidargemeinschaft statt Sonderweg**

Ein Aufwandsvergleich zwischen Branchenvereinbarung Bund und angedachter Landeslösung hinkt schon deswegen, weil es die Bundeslösung schon gibt. Es geht also um die Bundeslösung oder die Doppelstruktur. Insgesamt 14 Bundesländer setzen die Vorgabe des Bundesgesetzes gemeinsam um und teilen sich den Aufwand. Das Land NRW übernimmt den Aufwandsanteil in Sachen „Monitoring Gesamtquote der teilnehmenden Länder“. Im Beitritt zur Branchenlösung sehen wir auch das Einlösen des Versprechens der Landesregierung zu schlanken Verwaltungsstrukturen.

- **Zukunftsfähige Lösung wählen**

Im ÖPNV fehlt es an Geld, und es fehlt zunehmend mehr Geld im System. Und der Bedarf wächst. Der Bestandsverkehr steht zur Disposition. Das vorhandene Geld muss sparsam eingesetzt werden, eine Quotenübererfüllung kann sich in Baden-Württemberg niemand leisten. Der Beitritt zur Branchenlösung zeigt die Bereitschaft, die gesetzlichen Vorgaben in der Solidargemeinschaft einzuhalten und ist gleichzeitig das notwendige und ehrliche Eingeständnis, dass die vorhandenen Mittel begrenzt sind. Das ist umso wichtiger, weil die CVD-Beschaffungsquoten in den nächsten Jahren weiter verschärft werden, das heißt, es wird noch mehr Geld benötigt bzw. noch viel mehr Geld fehlen. Umso wichtiger ist es, jetzt vorausschauend zu agieren.

- **Landeslösung: nicht praxistauglich + Quotenübererfüllung vorprogrammiert**

Der LMG-Entwurf fokussiert sich auf die Umsetzungsverpflichtung auf AT-Ebene und skizziert nur in groben Zügen eine Verrechnungsoption von Quoten zwischen Aufgabenträgern, die sich zu diesem Zweck zusammenfinden. Wir halten das für nicht umsetzbar. Hoch subventionierte Verkehre stehen dann bestimmt hoch im Kurs - dort gibt es sicher viele Flächenlandkreise, die „anklopfen" – mit wem wird der „Deal" dann geschlossen? Nach dem first-come-first-serve-Prinzip? Oder wird dann die Quotenverrechnung höchstbietend versteigert? Das ist weder praktikabel noch pragmatisch und sorgt im jeden Fall für eine de facto-Übererfüllung der CVD-Quoten in Summe bezogen auf Baden-Württemberg. Das Land bezahlt diese Übererfüllung nicht und darf sie daher auch über ein LMG nicht durch die Hintertür erzwingen.

- **Den Fahrgast im Blick behalten – ohne Nutzer ist alles nichts**

Es bedarf einen Fokus der ÖPNV-Verantwortlichen auf das Wesentliche. Die Verkehrswende – sie muss den Nutzern „schmecken", sonst gelingt sie nicht. Studien belegen es: Der Nutzer möchte in erster Linie zuverlässig und pünktlich von A nach B kommen. Ein zuverlässiges Angebot ist entscheidend für die Frage, ob ÖPNV attraktiv ist oder nicht. Die Angebotsmenge muss hierfür gehalten werden, die Antriebstransformation wird daher nur das gesetzliche Tempo nehmen können, genau das wird mit der Branchenvereinbarung Bund entsprechend gelebt.

Aus vorgenannten Gründen lehnt der WBO einen Sonderweg in Baden-Württemberg ab, der Anhörungsentwurf sollte entsprechend angepasst werden:

> ***§ 6 Zwecksetzung, Begriffsbestimmungen und Verrechnung***
>
> *(1) Die Vorschriften dieses Abschnitts dienen der Umsetzung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691) in der jeweils geltenden Fassung, welches zuletzt durch die Änderung vom 20. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 167) geändert wurde und die Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12. Juli 2019, S. 116) umsetzt.*
>
> *(2) Die Begriffsbestimmungen gemäß § 2 SaubFahrzeugBeschG sind auch für die Anwendung dieses Gesetzes maßgeblich.*
>
> ***(3) Das Land Baden-Württemberg tritt der bundesweiten Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes bei.***

Kreiskoordinator/in für die Radverkehrsnetze

Den Stadt- und Landkreisen werden Aufgaben im Zusammenhang mit der Koordinierung beim Ausbau und der Erhaltung der Radverkehrsnetze zugewiesen. Hierfür ist laut Entwurf in jedem Stadt- und Landkreis eine Kreiskoordinatorin/ein Kreiskoordinator zu bestellen. Diese in § 5 Abs. 1 verankerte Bestellungspflicht sehen wir kritisch, insbesondere in Zeiten knapper Haushaltsmittel. Uns ist auch nicht bekannt, dass die AT-Seite einen entsprechenden Bedarf gemeldet hat. Radverkehrskoordinatoren sollten daher nur dort bestellt und finanziert werden, wo der Bedarf von Seite der Aufgabenträger vor Ort hierfür festgestellt wird.

Mobilitätsdaten

Der Bundesgesetzgeber erarbeitet aktuell ein Mobilitätsdatengesetz (Referentenentwurf vom 07. Mai 2024), welches die Bereitstellung und die Nutzung von Mobilitätsdaten über einen Nationalen Zugangspunkt regelt. Zweck des Gesetzes ist es, auf die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, die Ermöglichung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen sowie die Bereitstellung einer Datengrundlage für behördliche Aufgabenerfüllung wie die Verkehrsplanung hinzuwirken.

Das Bundesgesetz verfolgt damit dieselben Ziele wie der Entwurf zum Landesmobilitätsgesetz (§ 11 Abs. 5: Verkehrsplanung und -steuerung, echtzeitbasierten Information von Verkehrsteilnehmenden und Innovationsförderung für attraktive und klimaschonende Mobilität).

Aus unserer Sicht ist daher das Erfordernis eigener landesspezifischer Regelungen zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten nicht gegeben, sodass § 11 ersatzlos gestrichen werden kann.

Sofern keine Streichung des § 11 vorgenommen wird: Vor dem Hintergrund eines allgemeinen Bürokratieabbaus und der nicht notwendigen Übererfüllung bestehender Regelungen sind Vorgaben auf Landesebene abzulehnen, die über die aktuellen und (geplanten) künftigen Vorgaben auf Bundesebene hinausgehen:

- **Bereitstellungspflicht und Definition Mobilitätsdaten (§ 11 Abs. 5 i.V.m. 4 Abs. 5)**: Die sehr weit gefasste Definition der Mobilitätsdaten („Verkehrsmale u.a. des öffentlichen Verkehrs einschließlich aller Arten des Linien- und Gelegenheitsverkehrs“) kritisieren wir vor dem Hintergrund der verfolgten Zwecke, die in § 11 Abs. 1 aufgeführt sind. Denn umfasst wären von der Datenbereitstellungspflicht u.a. auch die Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG (z.B. Schüler- und Berufsverkehr), die Ausflugs- und Ferienziel-Reisen nach § 48 PBefG und der freigestellte Verkehr i.S.d. Freistellungsverordnung, der häufig als Linienverkehr „behandelt“ wird. Für die Verfolgung der Zwecke in § 11 Abs. 1 sind Mobilitätsdaten zu den vorgenannten Verkehren jedoch nicht erforderlich. Denn: die Verkehre betreffen ausschließlich bestimmte und geschlossene Personengruppen bzw. es besteht bei Ausflugs- und Ferienziel-Reisen insbesondere kein öffentliches Interesse an Echtzeitinformationen oder an einer Verkehrsplanung und -steuerung durch die öffentliche Hand. Die Verkehre sind daher aus der Definition der Mobilitätsdaten herauszunehmen. Die aktuellen gesetzlichen Vorgaben zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten in den §§ 3a ff. PBefG i.V.m. der Mobilitätsdatenverordnung beschränken sich ebenfalls ausschließlich auf die Beförderung von Personen im Linienverkehr nach den §§ 42, 42a und 44 PBefG sowie im Gelegenheitsverkehr nach den §§ 47, 49 und 50 PBefG. Die angedachte Regelung würde daher weit über die aktuellen Vorgaben hinausge-

hen, was ergänzend auch vor dem Hintergrund des politisch beschlossenen Bürokratieabbaus abzulehnen ist – mit dem Einbezug von Verkehren nach den §§ 43 und 48 PBefG und der Freistellungsverordnung werden mehr Unternehmen verpflichtet, Mobilitätsdaten bereitzustellen, als dies heute der Fall ist; zudem werden auch die bereits heute umfassten Unternehmen, umfangreichere Daten liefern müssen, was ein zusätzlicher Aufwand in den Unternehmen bedeutet.

- **Ausnahme für Einzelunternehmen von der Datenbereitstellungspflicht**: Gemäß § 3a Abs. 3 PBefG sind natürliche und juristische Personen, die als Einzelunternehmen firmieren, von den aktuell bestehenden Datenbereitstellungspflichten ausgenommen. Eine solche Ausnahme ist in den §§ 11 ff. des Entwurfs zum Landesmobilitätsgesetz nicht verankert. Wir bitten, diese Ausnahme mitaufzunehmen, da Einzelunternehmen in der Regel aufgrund der personellen Ausstattung nicht möglich ist, entsprechende Mobilitätsdaten bereitzustellen.

- **Ausnahme für Betriebe von eigenwirtschaftlichen Verkehren**: Auch Unternehmen, die ihre Verkehre im Sinne des PBefG eigenwirtschaftlich betreiben, würden nach unserer Lesart der Bereitstellungspflicht unterliegen (allgemeine Formulierungen im Gesetz wie „private Unternehmen“ und „Betreiber des ÖPNV bzw. Betreiber von Verkehrsdienstleistungen“). Das bedeutet: Daten, die ausschließlich Eigentum des Unternehmers sein sollten, müssen ebenfalls weitergegeben werden. Die Daten könnten dann u.a. auch von ÖPNV-Aufgabenträgern abgerufen werden. Um das Interesse der (vor allem eigenwirtschaftlichen) Unternehmen im erforderlichen Maße zu berücksichtigen, müssen Betriebe mit eigenwirtschaftlichen Verkehren von der Bereitstellungspflicht nach § 11 Abs. 5 ausgenommen werden.

- **Keine Verpflichtung zur Erhebung und Erfassung zusätzlicher Daten nach § 11 Abs. 5**: Wir bitten, unmittelbar in § 11 Abs. 5 klarzustellen, dass sich aus der Datenbereitstellungpflicht nicht gleichzeitig auch eine Datenerhebungspflicht ergibt. Bereitgestellt werden müssen nur Mobilitätsdaten, die bereits vorliegen, nicht ergänzende Daten, die noch zu erheben und zu erfassen sind (siehe Gesetzesbegründung zu § 11 Abs. 5).

Datenerhebung zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur

Zur Ermittlung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur für die Erstellung einer Landesstrategie sollen nach § 12 Abs. 1 und Abs. 2 das Ministerium für Verkehr und die Gemeinden im Land unter anderem von den Eigentümern privater Grundstücke Daten zur Lage und zur Art vorhandener Ladeinfrastruktur sowie Daten für geplante Ladeinfrastruktur erheben können. Wir möchten anmerken, dass die Ladeinfrastruktur, die unsere Mitgliedsunternehmen bereits auf ihren Betriebshöfen errichtet haben, nicht öffentlich zugänglich ist. Die Ladeinfrastruktur dient dem Betrieb der vorhandenen E-Busflotte. Bei der Datenerhebung ist dies zu berücksichtigen, sodass die Verkehrsunternehmen von der Datenerhebung auszunehmen sind.

Mobilitätspass

Das bestehende ÖPNV-Angebot ist zunehmend unterfinanziert. Durch die Einführung des Deutschlandtickets wird das Prinzip „wer bestellt, der bezahlt“ immer mehr ausgehebelt. Die regulären Fahrgeldeinnahmen machen nur noch einen geringen Teil der Gesamteinnahmen aus. Gleichzeitig bleibt

die langfristige Finanzierung des Deutschlandtickets weiterhin ungeklärt. Es ist daher erforderlich, ergänzend eine Drittnutzerfinanzierung einzuführen, die die ÖPNV-Finanzierung stabilisiert.

Grundsätzlich begrüßen wir daher die Einführung des Mobilitätspasses. Ursprünglich waren im Entwurf zum Landesmobilitätsgesetz vier Varianten eines Mobilitätspasses vorgesehen: eine Citymaut, eine Kfz-Abgabe, einer Einwohnerabgabe und eine Arbeitgeberabgabe. Im aktuell vorliegenden Gesetzesentwurf lassen sich nur die Kfz-Abgabe und die Einwohnerabgabe finden (§§ 19 und 20).

Den Kommunen sollten aus unserer Sicht alle Varianten der Einführung eines Mobilitätpasses offenstehen – ins Gesetz sollten daher die Citymaut und die Arbeitgeberabgabe wieder mitaufgenommen werden. Die Umsetzung muss mit Augenmaß geschehen. Gerade bei der Arbeitgeberabgabe darf keine Überbelastung der Unternehmen erfolgen. Die Umsetzenden haben dann aber den Spielraum, das entsprechend auszutarieren. Bedenkend anmerken möchten wir: Die Schere beim Verkehrsangebot zwischen Stadt und Land wird dadurch weiter auseinandergehen – der ländliche Raum droht dadurch weiter abgehängt zu werden.

Abschließend möchten wir uns wie folgt äußern:

Die Entwurfsfassung erfüllt nicht die Erwartungen, die wir damit verbunden haben. Sie bietet keine Lösung für ein verbessertes Verkehrsangebot insbesondere abseits vom Ballungsraum. Sie schafft auch keine Basis für ein nachhaltig, stabil finanziertes Verkehrsangebot mit dem die Verkehrswende als erreichbar bewertet werden könnte.

Im Bereich CVD schafft die Entwurfsfassung – sollte sie so in die Umsetzung gehen – mehr Probleme als wir sie ohnehin haben – das werten wir als kein gutes Vorzeichen für den ÖPNV in Baden-Württemberg.

Mit freundlichen Grüßen

Yvonne Hüneburg
Geschäftsführerin