

Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung Mobilitätsgesetz des Landes Baden-Württemberg (Landesmobilitätsgesetz – LMG)

32. Sitzung des Ausschusses für Verkehr am Donnerstag, 13. Februar 2025, ab 14 Uhr

Rede 5 min

Yvonne Hüneburg, Geschäftsführerin des WBO

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
vielen Dank für die Möglichkeit zum LMG Stellung nehmen zu dürfen:

Das Landesmobilitätsgesetz als Rahmengesetz geht auf den Koalitionsvertrag zurück, es kam also nicht ganz überraschend. Zu dem jetzt auf dem Tisch liegenden Entwurf war es allerdings ein langer Weg. Fast zwei Jahre wurde um das Gesetz gestritten. Das Ganze war 3x im Ministerienlauf, 3x wurde der Normenkontrollrat beaufschlagt. Allein 8 verschiedene Versionen sind mir bekannt. Was für eine Verschwendung von Arbeitskraft an so vielen Stellen. Und warum?

Weil es den überambitionierten Wunsch aus dem Verkehrsministerium heraus gab in Baden-Württemberg viel besser zu sein als im Rest der Republik. Heißt: schneller zu transformieren als das SaubFahrzeugBeschG als Bundesgesetz das vorsah. Elektrische Busflotten flächendeckend bis 2030.

War das von Anfang an zum Scheitern verurteilt? Ganz sicher ja. Und warum?

- weil der Netzausbau im Land nicht vorankommt – E-Busse brauchen Strom
- weil die Antriebstransformation große Investitionen voraussetzt, Fördergelder aber knapp sind und der Mittelstand nicht im Geld schwimmt
- weil Vergabe wie sie aktuell gelebt wird keine Planungssicherheit beim Mittelstand zulässt
- weil man Mehrkosten zwar negieren kann, sie deswegen aber nicht „weg“ sind
- weil Busse in Zyklen beschafft werden und lange Lieferfristen einfach Fakt sind
- und weil die letztendliche Finanzierungslast im Busverkehr im Wesentlichen bei den Aufgabenträgern liegt und eben nicht beim Land Baden-Württemberg.

Nun liegt ein Kompromissvorschlag auf dem Tisch, und das ist gut so. In Sachen saubere Fahrzeuge bleibt es bei den Bundesquoten, die Übererfüllung ist abmoderiert.

Das SaubFahrzeugBeschG als Taktgeber ist ohnehin anspruchsvoll genug – und nächstes Jahr steigen die Quoten weiter an. Und wie erfüllt man diese am besten und effektivsten? Gemeinsam, auf Landes- und Bundesebene.

Minister Hermann hat in der ersten Lesung den WBO benannt als Verfechter eines Beitritts zur bestehenden Branchenvereinbarung Bund.

Das trifft zu, mehrfach haben wir das zusammen mit den Aufgabenträgern sowie dem VDV eingefordert, damit eine wirtschaftlich tragfähige Umsetzung der Quoten erreicht werden kann.

Es freut uns, dass wir in diesem Punkt nun schlussendlich nicht nur angehört, sondern sogar erhört wurden. Damit diese Regelung zum Tragen kommt erwarten wir, dass der formale Beitritt zur Branchenvereinbarung Bund schnellstmöglich erfolgt.

Was dieses Mobilitätsgesetz schuldig bleibt ist eine Strukturreform für eine stabile, nachhaltige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Denn: Der Busverkehr ist strukturell unterfinanziert, und die Kosten steigen Jahr für Jahr.

Die Förderkulisse für die Flottenerneuerung ist gänzlich unzureichend. Wir hoffen, dass das Land im Zusammenhang mit dem Beitritt zur Branchenvereinbarung Bund die Mittel der Busförderung von 15 Mio € auf 42,4 Mio € bereits ab diesem Jahr aufstockt, denn genau für diesen Betrag liegen Förderanträge auf dem Tisch der L-Bank.

Damit könnten dann 149 E-Busse im Jahr 2025 statt nur 58 E-Busse vom Land gefördert werden, bei rund 8000 Linienbusse die im Land im Einsatz sind. Sie sehen, der E-Buszuwachs wird in jedem Fall unter 2 % liegen, soweit klaffen Anspruch und Wirklichkeit auseinander. Hilfreich wäre auch eine ergänzende Wiederaufnahme der Busförderung auf Bundesebene.

Das Deutschlandticket – angetreten als Game Changer – braucht dringend ein klares und breites Bekenntnis der politisch Verantwortlichen mit entsprechenden langfristigen Finanzierungszusagen – aus Bund und Land. Die aktuelle Geisterfahrt ist eine Zumutung für die Unternehmerschaft und erfüllt uns mit Sorge.

Nur wenn nachhaltig finanzielle Mittel in ausreichender Menge zur Verfügung gestellt werden kann ein guter ÖPNV installiert werden, der für das Erreichen der Verkehrswende so wichtig ist. Dafür sind grundlegende Finanzierungsreformen auf allen Ebenen notwendig.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.