

# POSITIONSPAPIER

## Antriebstransformation: der Sonderweg des Landes Baden-Württemberg

Es gibt klare Vorgaben der EU hin zu einem klimafreundlicheren ÖPNV, weshalb die CVD-Richtlinie (EU) 2019/1161 in Deutschland in Form des SaubFahrzeugBeschG als Bundesgesetz umgesetzt worden ist. Darin wurde normiert, dass insbesondere der städtische Verkehr in den nächsten Jahren klimafreundlicher werden muss.

Die konkrete Umsetzung dieses Bundesgesetzes gehen die Bundesländer in Deutschland (bis auf Berlin und Baden-Württemberg) gemeinsam mit einer Branchenvereinbarung an, wie sie in § 5 II u. III SaubFahrzeugBeschG vorgesehen ist. So wird die Erfüllung der Quotenziele für Deutschland sichergestellt. Das Land Baden-Württemberg beschreitet darüber hinaus einen ambitionierten Sonderweg: Erklärtes Ziel ist die Übererfüllung der Mindest-Quotenziele über ein Landesmobilitätsgesetz (LMG).

### 1. Übererfüllung der Mindest-Quotenziele – insbesondere ländlicher Raum

Das Bundesgesetz (SaubFahrzeugBeschG) will insbesondere den Stadtverkehr hin zu E-Mobilität / Wasserstoff transformieren. Es geht also um klassische Stadtlinienbusse, für diese gelten die europäischen CVD-Vorgaben. E-Mobilität in der Stadt und im Ballungsgebiet – das ist nachvollziehbar und sinnvoll. Der LMG-Entwurf hingegen schreibt die gleichzeitige Transformation aller Busse in Baden-Württemberg vor, unabhängig ob diese in der Stadt oder auf dem Land fahren. Die Unterscheidung Stadtlinienbus und Überlandbus wird gestrichen. So sollen ab dem 01. Januar 2028 (!) in Baden-Württemberg nur noch 100 (!) Prozent emissionsfreie Neufahrzeuge für den ÖPNV zugelassen werden dürfen. Die Übererfüllung trifft also insbesondere den ländlichen Raum!

**Bei der Höhe der Quote muss zwischen Stadt und Land differenziert werden.** Der Netzausbau hinkt dem künftigen, absehbaren Bedarf aktuell schon weit hinterher. Außerdem ist der Klimaeffekt bei der Transformation eines Stadtbusses um ein Vielfaches höher, da Kraftstoffverbrauch und Laufleistung viel höher sind. Auch dies gilt es unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten zu berücksichtigen.

### 2. Tempo der Antriebswende: LMG = 2028 statt 2030

Bei der Frage des **Tempos** der Antriebswende muss berücksichtigt werden:

In Baden-Württemberg wird öffentlicher Busverkehr überwiegend von mittelständischen Omnibusunternehmen erbracht. Es gibt eine mittelständische, flächendeckende Struktur von Unternehmen, verteilt im ganzen Land. **Hier darf kein Strukturbruch riskiert werden!** Die Antriebstransformation muss in einem **Miteinander aller Beteiligten** auf den Weg gebracht werden, das schafft Akzeptanz und sichert die Zielerreichung.

### 3. Keine Transformation ohne passende Förderkulisse

Die Antriebstransformation (Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur) kostet viel Geld. Einmalig in der Anschaffung und fortlaufend im Bereich Wartung etc. In einem ersten Schritt muss der dafür notwendige Bedarf ermittelt werden, und zwar auf Basis der aktuellen Kostenentwicklung (siehe hierzu unser gesondertes Positionspapier Antriebstransformation – weg vom Diesel: Die Kostenfrage).

In einem zweiten Schritt muss dieses Geld dann in ausreichendem Maße für die nächsten Jahre zur Verfügung gestellt werden. Eine **gute, funktionierende Förderkulisse** muss es Unternehmen in Stadt und Land ermöglichen, diesen Transformationsprozess unternehmerisch anzugehen. **Ohne ausreichende finanzielle Unterstützung des Landes ist das nicht möglich.** Dazu braucht es Förderprogramme, die attraktive Fördersätze bieten und allen Unternehmen offenstehen, unabhängig davon, wie die Verkehrsleistung erbracht wird (unternehmensinitiierte Verkehre, Verkehre mit Brutto- oder Nettoverträgen etc.).