

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Diana Zimmer, Kay Gottschalk, Jan Wenzel Schmidt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/1876 –**

Mögliche Investitionsüberlastung der Kommunen durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem im Jahr 2021 in Kraft getretenen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) hat der Bund eine gesetzliche Regelung geschaffen, nach der öffentliche Auftraggeber – insbesondere Kommunen – verpflichtet sind, beim Erwerb bestimmter Fahrzeugtypen verbindliche Mindestziele für „saubere Fahrzeuge“ einzuhalten (§ 5 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes). Die Anforderungen steigen stufenweise, ab 2026 gilt ein deutlich höherer Anteil emissionsfreier Busse in den Flotten. Für viele Kommunen bedeutet dies hohe Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur.

Die Stadt Pforzheim beabsichtigt aktuell den Bau eines neuen E-Busbetriebshofs in vereinfachter Ausführung ohne Dach. Die veranschlagten Kosten belaufen sich auf rund 37 Mio. Euro (<https://bnn.de/pforzheim/pforzheim-geplanter-e-bus-betriebshof-ist-streitthema-im-ausschuss>). Die öffentliche Förderung ist bislang nur für einen Teil der Ladeinfrastruktur zugesichert (ca. 7 Mio. Euro), für den überwiegenden Teil der Kosten ist die Finanzierung bislang unklar (ebd.). Alternativlösungen wie der Einsatz von Recycling-Diesel (HVO100) werden durch die gesetzlichen Vorgaben weitgehend ausgeschlossen (www.pz-news.de/pforzheim_artikel,-Pforzheims-zukuenftiger-E-Busbetriebshof-ein-vermeidbares-Millionengrab-_arid,2242068.html, <https://reitschuster.de/post/saubere-fahrzeuge-beschaffungsgesetz-wird-fuer-staedte-zum-millionengrab>).

Obwohl Recyclingkraftstoffe wie HVO100 als CO₂-reduzierende Technologien verfügbar wären, werden diese gemäß den Vorgaben des Gesetzes nicht als emissionsfrei eingestuft. Um die gesetzlich vorgeschriebenen Quoten zu erfüllen und die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sicherzustellen, sind die Kommunen teils zu erheblichen Investitionen gezwungen, auch wenn diese angesichts des begrenzten Nutzens und der örtlichen Rahmenbedingungen wirtschaftlich nur schwer vertretbar erscheinen (ebd.).

Mehrere kommunale Vertreter, darunter der Oberbürgermeister von Pforzheim, kritisieren, dass der Bund solche Verpflichtungen beschließe, ohne für die vollständige Finanzierung aufzukommen (ebd.). Dies wirft bei den Frage-

stellern auch Fragen im Hinblick auf das in Artikel 104a Absatz 1 des Grundgesetzes verankerte Konnexitätsprinzip auf, wonach der Bund bei der Übertragung von Aufgaben auf die Länder und Kommunen grundsätzlich auch für die entsprechenden finanziellen Mittel sorgen muss.

1. Welche konkreten Mindestquoten für saubere Fahrzeuge müssen Kommunen gemäß dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz im Zeitraum von 2021 bis 2025 sowie im Zeitraum von 2026 bis 2030 erfüllen?

Es gelten die Mindestziele für saubere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie für saubere schwere Nutzfahrzeuge einschließlich Bussen nach § 6 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes.

2. Welche Spielräume oder Ausnahmen bestehen laut Gesetz oder Durchführungsverordnungen für Kommunen, die die gesetzlichen Quoten aufgrund technischer oder finanzieller Gründe nicht erreichen können?

Ausnahmeregelungen sind in § 4 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes festgelegt. Für die Einhaltung der Mindestziele gilt § 5 des Gesetzes.

3. Liegen der Bundesregierung Kostenabschätzungen dazu vor, welche finanziellen Gesamtbelastungen den Kommunen in Deutschland durch die Umsetzung der Quotenregelungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (insbesondere im Hinblick auf emissionsfreie Busse und notwendige Betriebshofinfrastruktur) bis 2030 entstehen werden, und wenn ja, welche?

Hierüber liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

4. Kann die Bundesregierung die durchschnittlichen Investitionskosten, die Kommunen beim Umstieg auf E-Busse samt Ladeinfrastruktur und Betriebshöfen aktuell schultern müssen, beziffern, und wenn ja, in welcher Höhe bewegen sich diese (bitte nach Fahrzeugklasse aufschlüsseln)?

Die Investitionsmehrkosten für klimafreundliche Busse gegenüber Bussen mit Verbrennungsmotor können wie folgt abgeschätzt werden:

- für Busse der Fahrzeugklasse M2 120 000 Euro für Batterie- bzw. 190 000 Euro für Brennstoffzellenbusse,
- für Busse der Fahrzeugklasse M3 mit einer Länge von bis zu 10,6 Metern 175 000 Euro für Batterie- bzw. 275 000 Euro für Brennstoffzellenbusse,
- für Busse der Fahrzeugklasse M3 mit einer Länge zwischen 10,6 Metern und 16 Metern 259 000 Euro für Batterie- bzw. 279 000 Euro für Brennstoffzellenbusse,
- für Busse der Fahrzeugklasse M3 mit einer Länge ab 16 Metern 320 000 Euro für Batterie- bzw. 390 000 Euro für Brennstoffzellenbusse.

Investitionskosten für die Infrastruktur sind abhängig von mehreren grundlegenden Faktoren. Neben der gewählten Antriebstechnologie spielen insbesondere die Größe der umzustellenden Flotte sowie bei Batteriebusen die Lade-strategie eine wichtige Rolle.

5. Welche konkreten Finanzierungsprogramme des Bundes bestehen derzeit zur Förderung von Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeugbeschaffungen im Rahmen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes, und in welcher Höhe sind für die kommenden fünf Jahre Fördermittel eingeplant?
6. Inwieweit ist nach Ansicht der Bundesregierung sichergestellt, dass die bestehenden Förderprogramme den tatsächlichen Investitionsbedarf der Kommunen vollständig oder zumindest überwiegend abdecken?

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Das Gesetz setzt die Vorgaben der 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 um. Unabhängig vom Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz unterstützt die Bundesregierung zur Erreichung seiner Klimaschutzziele die Kommunen mittel- und unmittelbar mit zahlreichen Maßnahmen beim Umstieg auf emissionsarme Fahrzeuge, so etwa durch die Förderung der Elektromobilität (z. B. Elektrobusse) und der Ladeinfrastruktur oder erneuerbaren Kraftstoffen.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Belastungen für strukturschwächere Kommunen, insbesondere in Baden-Württemberg, durch die Umsetzung der Fahrzeugquoten?

Informationen zum Erfüllungsaufwand durch einzelne Kommunen werden von der Bundesregierung nicht erhoben.

8. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, in welchem Umfang Kommunen derzeit ggf. Investitionsentscheidungen im ÖPNV-Bereich aufschieben oder einschränken, weil unklar ist, ob und in welchem Umfang Fördermittel für den erforderlichen Ausbau der Infrastruktur (z. B. E-Busbetriebshöfe) bereitstehen werden, und wenn ja, welche Erkenntnisse sind dies?

Rückschlüsse auf den Investitionsbedarf lassen sich z. T. aus der hohen Nachfrage nach Fördermitteln im Rahmen der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr ziehen. Alle Förderaufrufe waren deutlich überzeichnet, was den Investitionsbedarf sowie die zentrale Rolle von Fördermitteln für die Umstellung der Flotten verdeutlicht. Mit der Richtlinie ermöglicht die Bundesregierung seit 2021 eine kontinuierliche, finanzielle Unterstützung der Branche. Aktuell befindet sich ein Förderaufruf in Umsetzung.

9. Wie viele Städte und Gemeinden bundesweit und in Baden-Württemberg haben bislang Rückmeldungen über wirtschaftliche oder technische Umsetzungsprobleme im Zusammenhang mit dem Gesetz an den Bund übermittelt, und um welche Städte und Gemeinden handelt es sich (bitte diese getrennt nach Bundesländern auflisten)?

Die Länder haben nach § 5 Absatz 2 SaubFahrzeugBeschG die Einhaltung der Mindestziele durch die öffentlichen Auftraggeber und Sektorenauftraggeber in ihrem Zuständigkeitsbereich zu überwachen.

10. Welche Rechtsfolgen drohen Kommunen, die die vorgegebenen Quoten für saubere Fahrzeuge nicht einhalten?

Nach § 5 Absatz 2 SaubFahrzeugBeschG können die Länder für ihren Zuständigkeitsbereich zulassen, dass öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber die für den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 festgelegten Mindestziele nicht einhalten müssen, soweit die Mindestziele bereits durch andere öffentliche Auftraggeber oder Sektorenauftraggeber innerhalb des Landes übererfüllt werden. Nach § 5 Absatz 3 SaubFahrzeugBeschG können Länder zum Ausgleich auch ein gemeinsames Mindestziel bilden.

11. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob Investitionsmaßnahmen nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz in Städten wie Pforzheim haushaltswirksame Kürzungen in anderen Bereichen (z. B. Bildung, Kultur, Soziales) nach sich ziehen?

Hierüber liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

12. Mit welchen durchschnittlichen Betriebskosten pro Fahrzeug (z. B. E-Busse) rechnet die Bundesregierung aktuell im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen mit Dieselantrieb?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor, da der Fokus des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes bzw. der Förderprogramme des Bundesministeriums für Verkehr auf der Investitionsförderung liegt.

13. Hat sich die Bundesregierung zu den Aussagen kommunaler Akteure, das Gesetz führe angesichts begrenzter Mittel zu einem Investitionsstau oder zur vollständigen Blockade kommunaler Flottenplanung, eine eigene Auffassung gebildet, und wenn ja, wie lautet diese?

Für die Einhaltung der Mindestquoten durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber im Zuständigkeitsbereich der Länder gilt, dass die Länder diese eigenverantwortlich für ihr Hoheitsgebiet regeln und sicherstellen müssen.

14. Welche Prüfungen hat die Bundesregierung hinsichtlich alternativer Technologien wie HVO100 im Busverkehr ggf. vorgenommen, um die Kostenbelastung für Kommunen zu reduzieren, und welche rechtlichen bzw. technischen Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung gegen deren Anerkennung als emissionsfreie Lösung im Sinne des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes?

Der Einsatz von HVO 100 als Erfüllungsoption für saubere schwere Nutzfahrzeuge im Sinne des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes ist möglich.

Mit Inkrafttreten der zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) am 29. Mai 2024 ist das Inverkehrbringen von Kraftstoffen nach DIN EN 15940, Ausgabe Juli 2023, als Reinkraftstoff grundsätzlich möglich. Darunter fallen auch Kraftstoffe aus hydrierten Pflanzenölen (HVO 100), die zur Quotenerfüllung für saubere schwere Nutzfahrzeuge einschließlich Busse herangezogen werden können.

15. Wie hoch ist der Anteil an Fördermitteln des Bundes, der bislang zweckgebunden im Rahmen dieses Gesetzes für Kommunen abgerufen wurde – bundesweit und in Baden-Württemberg?

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz sieht keine Förderung von Kommunen vor.

16. In welcher Weise berücksichtigt die Bundesregierung bei der Umsetzung und Weiterentwicklung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes das Konnexitätsprinzip, und inwieweit sieht sie sich verpflichtet, für die vollständige Finanzierung der den Kommunen auferlegten zusätzlichen Aufgaben und Investitionen aufzukommen?

Das Gesetz richtet sich an öffentliche Auftraggeber und bestimmte Sektorauftraggeber. Fahrzeugbeschaffungen werden von den Kommunen im Rahmen des eigenen Wirkungskreises (Haushalt) wahrgenommen. Mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz liegt kein Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung bzw. Geschäftsführung vor. Die Bundesregierung plant derzeit keine Änderungen am Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz.

17. Welche Abstimmungen zwischen Bund und Ländern fanden seit Inkrafttreten des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes mit Blick auf die finanziellen Auswirkungen auf Kommunen statt, und zu welchen Ergebnissen haben diese geführt?

Die Bundesregierung stimmt sich regelmäßig mit den Ländern zu den relevanten Aspekten des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes ab. Die Länder erstellen nach § 7 Absatz 1 SaubFahrzeugBeschG jährlich einen Bericht an die Bundesregierung über die Erfüllung ihrer Aufgaben im Sinne des § 5 Absatz 2 und 3. Diese umfassen keine Fragen der finanziellen Auswirkungen auf kommunaler Ebene.

18. Plant die Bundesregierung Änderungen am Gesetz oder an der Ausgestaltung der Förderkulisse vor dem Hintergrund der kommunalen Kritik?

Unabhängig vom Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz unterstützt der Bund zur Erreichung seiner Klimaschutzziele die Kommunen mittel- und unmittelbar mit zahlreichen Maßnahmen beim Umstieg auf emissionsarme Fahrzeuge, so etwa durch die Förderung der Elektromobilität (z. B. Elektrobusse) und der Ladeinfrastruktur oder erneuerbaren Kraftstoffen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

19. Plant die Bundesregierung, die gesetzlich vorgeschriebenen Quoten für emissionsfreie Busse zeitlich zu strecken oder anzupassen, um Kommunen mit erheblichen Investitionsstaus im ÖPNV-Bereich mehr Handlungsspielraum zu verschaffen?

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz setzt die Vorgaben der 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 um.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.