Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/6689 –

Förderung der Busse im Sofortprogramm Saubere Luft

Vorbemerkung der Fragesteller

Das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2010“ hat die Bundesregierung am 28. November 2017 auf dem zweiten Kommunalgipfel aufgelegt und damit 1 Mrd. Euro für die von EU-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen bereitgestellt (Pressemitteilung des BMVI 077/2018 vom 28. September 2018). Gemäß des in der Förderrichtlinie formulierten Förderzieles sollten etwa 100 bis 150 Elektrobusse gefördert werden.

1. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Förderung der Verkehrsunternehmen im Hinblick auslaufender Verkehrsverträge zu bewerten?

Ein geförderter Bus darf für einen Zeitraum von mindestens vier Jahren nach dem Zeitpunkt der Bescheidung der Zuwendung durch den Betreiber nicht veräußert oder verschrottet werden und muss für diesen Zeitraum überwiegend in einer der in Anhang II der Förderrichtlinie genannten Kommunen eingesetzt werden. Dies ist bei Antragstellung durch die jeweilige Kommune zu bestätigen (vgl. Ziffer 6 der „Förderrichtlinie für die Nachrüstung von Diesel-Bussen der Schadstoffklassen Euro III, IV, V und EEV im Öffentlichen Personennahverkehr“ vom 21. Februar 2018 (BAnz AT 28. März 2018 B6)).

2. Wie viele Dieselbusse im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) konnten nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund der Förderung durch das Programm „Saubere Luft“ mit Abgasreinigungssystemen nachgerüstet werden, und welcher Betrag wurde dafür jeweils aus Bundesmitteln zur Verfügung gestellt (bitte die Fördermaßnahmen tabellarisch aufführen und dabei jeweils angeben, welche Fördersumme welcher Anzahl Busse entspricht)?

Kommune	Anzahl Busse	Fördersumme in Euro
Aachen	101	698.081,60
Heilbronn	26	207.948,00
Leverkusen	30	206.952,00
Mainz	105	751.200,00
Paderborn	13	89.731,20
Hagen + Witten	5	56.250,00
Siegen	10	93.975,00
Würzburg	26	218.400,00
Bochum + Düsseldorf	20	171.194,00
Ravensburg	8	64.000,00
Essen	7	46.057,20
Düren	14	112.000,00

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 19/5626 verwiesen.

3. Wie viele Busse sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den von EU-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen insgesamt im ÖPNV unterwegs?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Wie viele Elektrobusse im ÖPNV wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch das Programm „Saubere Luft“ insgesamt gefördert, und welcher Betrag wurde dafür jeweils aus Bundesmitteln zur Verfügung gestellt (bitte die Fördermaßnahmen tabellarisch aufzuführen und dabei jeweils die Anzahl der Fahrzeuge, die Kaufpreise und die Fördersummen angeben)?

Förderrichtlinie Elektromobilität (BMVI): Beschaffung von Elektrofahrzeugen und die dafür erforderliche Ladeinfrastruktur (LIS):

Kommune	Anzahl Busse	Fördersumme in Euro (Busse + LIS)
Düsseldorf	2	231.824
Würzburg	2	390.480
Ludwigsburg	5	2.334.780
Regensburg	2	317.407
Bremen	5	1.008.300
Reutlingen	16	1.862.640
Freiburg	2	161.200
München	27	3.991.520
Berlin	106	17.123.023
Mannheim	5	639.560
Hamburg	116	27.488.700
Koblenz	1	189.329
Heidenheim	3	539.640

Förderrichtlinie Anschaffung Elektrobusse im ÖPNV (BMU): Beschaffung von Elektrofahrzeugen und die dafür erforderliche Ladeinfrastruktur (LIS) sowie ggf. weiterer Aufwendungen (z. B. Werkstatteinrichtungen, Schulungen):

Kommune	Anzahl Busse	Fördersumme in Euro
Leipzig	25	10.332.046
Osnabrück	40	14.900.000
Kiel	36	21.159.073
Darmstadt	28	9.648.386
Hannover	48	22.652.538
Wiesbaden	50	14.500.000
Berlin	60	16.749.439

Kaufpreise:

Kaufpreise sind vom konkreten Beschaffungsvorhaben abhängig und variieren teilweise je nach Hersteller, Bus- und Batteriegröße. Die folgenden Angaben wurden auf Basis von Herstellerangeboten ermittelt:

- Kleinbus/Midibus: ca. 200 000 bis 250 000 Euro,
- Solobus 12 m: ca. 500 000 bis 600 000 Euro,
- Gelenkbus 18 m: ca. 750 000 Euro.

5. Welche und wie viele Bundesmittel stehen nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell noch zur Verfügung?

Die Antwort ist abhängig von der fehlenden Information des Fragestellers auf welche Bundesmittel in der Frage konkret Bezug genommen wird.

6. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung auch Antragsteller aus den übrigen (nicht von den EU-Grenzwertüberschreitungen betroffenen) Kommunen gefördert worden?

Sowohl private als auch kommunale Unternehmen können im Rahmen einzelner Förderprogramme des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017 – 2020“ gefördert werden. Dies betrifft auch solche, die nicht direkt in einer von Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte für NO₂ betroffenen Kommune ansässig sind, deren Fahrten aber in solche Kommunen führen. Die ÖPNV-Unternehmen werden ausdrücklich mit eingeschlossen. Die im konkreten Einzelfall Antragsberechtigten bestimmen sich nach der jeweiligen Förderrichtlinie und ggf. dem entsprechenden Förderaufruf.

7. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung für die nicht von den EU-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen ebenfalls Förderprogramme des Bundes zum Ausbau der Elektromobilität im ÖPNV?

Wenn ja, welche Programme sind dies, welchen Umfang haben sie, und für welchen Zeitraum gelten sie?

Derzeit bestehen im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die Förderrichtlinie Elektromobilität, für die ein erneuter Förderaufruf im ersten Halbjahr 2019 geplant ist und die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur (aktueller Förderaufruf bis zum 21. Februar 2019). Die Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gilt auch für Kommunen, die nicht von Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte betroffen sind. Sofern Haushaltsmittel außerhalb des Sofortprogramms zur Verfügung stehen, wäre eine Förderung entsprechender Kommunen daher möglich. Die Förderrichtlinie ist bis Ende 2021 gültig.

8. Wie kann nach der Auffassung der Bundesregierung der Mehraufwand, der aus den doppelt so hohen Anschaffungskosten von Elektrofahrzeugen gegenüber Dieselfahrzeugen entsteht (www.geo.de/natur/nachhaltigkeit/2814-rtkl-elektromobilitaet-was-elektroautos-so-teuer-macht), von den betroffenen Nahverkehrsunternehmen beziehungsweise letztendlich von den den ÖPNV finanzierenden öffentlichen Trägern geleistet werden?

Die Bundesregierung fördert Elektrobusse im Rahmen der EU-rechtlich zulässigen Grenzen. Damit soll die Hürde zur Anschaffung der Fahrzeuge für Verkehrsunternehmen gesenkt werden. Über die Finanzierung des Eigenanteils der Zuwendungsempfänger können aus Sicht der Bundesregierung keine allgemeinen Angaben gemacht werden. Im Falle der Förderung von Kommunen unterliegt dies der kommunalen Finanzhoheit.