

Kleine Anfrage

des Abg. Friedrich Haag FDP/DVP

VM Landesförderung für E-Busse in der Landeshauptstadt Stuttgart

Ich frage die Landesregierung:

1. Mit welcher Begründung wurde die Landesförderung zum Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Busse für die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB AG) in Höhe von 85 Prozent der Gesamtkosten angesetzt, während der Förderanteil für den ÖPNV laut dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) normalerweise zwischen 50 und 75 Prozent beträgt?
2. Inwiefern wurde seitens der SSB AG kommuniziert bzw. begründet, dass ein erhöhter Förderanteil notwendig sei?
3. Welche weiteren Kommunen in Baden-Württemberg erhalten Fördermittel für vergleichbare ÖPNV-Projekte, unter Nennung der Kommunen und Projekte und der jeweils bewilligten Fördersummen?
4. Welche Alternativen wurden für einen zukünftigen klimafreundlichen Busverkehr in Stuttgart untersucht, unter Nennung der Ergebnisse?
5. In welcher Form setzt sie sich für die Verwendung von synthetischen Kraftstoffen, insbesondere auch von HVO 100, in ÖPNV-Busflotten sowie städtischen Fuhrparks in Baden-Württemberg ein?
6. Wie viele der 80 Diesel-Busse der SSB AG im Stuttgarter Stadtgebiet könnten ihrer Kenntnis nach über welchen Zeitraum hinweg mit einer Summe von 24,3 Mio. Euro aus Landesmitteln mit HVO 100 betrieben werden (nach derzeitigem Einkaufspreis für HVO 100 in Euro pro Liter)?
7. Wie hoch schätzt sie die Mehrkosten für die Betankung des gesamten städtischen Diesel-Fuhrparks (Müllfahrzeuge, Feuerwehr etc.) mit HVO 100, würde der Kraftstoff aus Landesmitteln finanziert?
8. Wie hoch schätzt sie die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten für die Umstellung auf lokal emissionsfreie Busse (bitte unter Angabe der Höhe der Kosten für sämtliche Infrastruktur, zusätzlichen Aufwand für Personal, Fahrzeuge und Energie; fehlenden Energiesteuereinnahmen sowie Subventionen von Kraftstoffkunden über die THG-Minderungsquote)?
9. Wie hoch schätzt sie den tatsächlichen Anteil an Ökostrom für eine eventuell zukünftig elektrische Busflotte, unter Berücksichtigung der tatsächlichen örtlichen und zeitlichen Verfügbarkeit (ohne zertifikatebasiertem Ausgleichsmechanismus; Angabe in Prozent)?
10. Wie steht sie zu der These, dass laut wissenschaftlicher Untersuchungsergebnisse des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) aus dem Jahr 2021 für den Umstieg auf E-

Mobilität die Marginalstromemissionen des zusätzlichen Strombedarfs, statt lediglich der lokalen Auspuffemissionen gemäß der heutigen Gesetzeslage berücksichtigt werden müssen?

12.11.2024

Haag FDP/DVP

Begründung

Mit 24,3 Mio. Euro fördert das Land Baden-Württemberg den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für elektrisch angetriebene ÖPNV-Busse in Stuttgart. Am Betriebshof in Stuttgart-Möhringen sind 28 Ladepunkte geplant, am Betriebshof Gaisburg 37. Hinzu kommen weitere Einrichtungen wie Transformatoren, Schaltanlagen und PV-Anlagen sowie Zwischenlade-Stationen entlang der Innenstadt-Buslinien. Bis zum Jahr 2027 sollen 80 Elektrobusse die derzeit auf den Innenstadtlinien eingesetzten Diesel-Busse ersetzen. Nach dem Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) werden Maßnahmen des ÖNV in der Regel mit 50 bis 75 Prozent der Gesamtkosten gefördert. Die Kleine Anfrage will zum einen Hintergründe der Förderhöhe, zum anderen Möglichkeiten zum Einsatz von synthetischen Kraftstoffen bei Bussen in Stuttgart erfragen.

Zudem hat das Karlsruher Institut für Technologie im Jahr 2021 (KIT) wissenschaftliche Ergebnisse einer Untersuchung zu realen CO₂-Emissionen veröffentlicht (vgl. „The averaging bias – a standard miscalculation, which extensively underestimates real CO₂ emission“, 2021, Hrsg.: Prof. Thomas Koch; Prof. Thomas Böhlke). Demnach müsse der Umstieg auf E-Mobilität die Marginalstromemissionen des zusätzlichen Strombedarfs statt lediglich der lokalen Auspuffemissionen berücksichtigt werden. Die Kleine Anfrage will untersuchen, wie die Landesregierung diese Ergebnisse im Zusammenhang mit ihrer Förderentscheidung beurteilt.