



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70029 Stuttgart

Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Telefon:

E-Mail:

Geschäftszeichen:

Datum:

5. DEZ. 2024

nachrichtlich:
Staatsministerium

Kleine Anfrage des Abgeordneten Haag, FDP/DVP

- **Landesförderung für E-Busse in der Landeshauptstadt Stuttgart**
- **Drucksache 17/7823, Schreiben vom 12.11.2024**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

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?*

Zu 1. und 2.:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.



Die Förderung zum Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Busse für die SSB AG erfolgt nach den Regelungen der Richtlinie Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur (RL Ladeinfrastruktur) in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (VwV-LGVFG).

Nach der RL Ladeinfrastruktur wird für den Ausbau von Ladeinfrastruktur ein Fördersatz von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten zuzüglich der in der VwV-LGVFG vorgesehenen Planungskostenpauschale zur anteiligen Abdeckung der zusätzlich anfallenden Planungskosten gewährt. Diese Planungskostenpauschale beläuft sich derzeit auf 10 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten.

Die Förderung in Höhe von effektiv 85 Prozent bezogen auf die zuwendungsfähigen reinen Investitionskosten entspricht somit dem derzeitigen Regelverfahren für den Ausbau von Ladeinfrastruktur. Vor diesem Hintergrund war keine Begründung für die Gewährung dieses Fördersatzes seitens der SSB AG notwendig.

3. Welche weiteren Kommunen in Baden-Württemberg erhalten Fördermittel für vergleichbare ÖPNV-Projekte, unter Nennung der Kommunen und Projekte und der jeweils bewilligten Fördersummen?

Zu 3.:

In der folgenden Tabelle sind die Förderungen für den Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrobusse nach dem LGVFG seit dem Jahr 2019 aufgeführt. Der Großteil der Bewilligungen wurde im Jahr 2024 erteilt.

Kommune / Antragsteller	Maßnahme	Bereits bewilligter Förderbetrag
Freiburg (VAG)	Ladetechnik Betriebshof West	8.456.525,00 €
Freiburg (VAG)	Ladeinfrastruktur für Elektrobusse	3.490.020,00 €
Freiburg (VAG)	Elektrostationen Moosweiher	699.550,00 €
Freiburg (VAG)	Elektrostationen Schauinslandbahn	645.830,00 €
Faller Reisen GmbH	Errichtung Ladeinfrastruktur	478.800,00 €
Landkreis Karlsruhe	Ladeinfrastruktur Elektrobusse ÖPNV	861.942,00 €



Kommune / Antragsteller	Maßnahme	Bereits bewilligter Förderbetrag
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)	Ladeinfrastruktur Weingarten	446.040,00 €
Ravensburg (RVV)	Ladeinfrastruktur RVV-Betriebshof	881.110,00 €
Reutlingen (RSV)	Erweiterung Ladeinfrastruktur Hundsschleestraße	2.777.546,00 €
Biberach (Stadtwerke)	Ladeinfrastruktur für Elektrobusse	1.476.000 €
Tübingen (Stadtwerke)	Ladeinfrastruktur für Elektrobusse inklusive Erweiterung	219.764,14 €

Über die bereits bewilligten Vorhaben hinaus befinden sich derzeit über 40 weitere Ladeinfrastruktur-Vorhaben im LGVFG-Programm.

4. *Welche Alternativen wurden für einen zukünftigen klimafreundlichen Busverkehr in Stuttgart untersucht, unter Nennung der Ergebnisse?*

Zu 4.:

Die Untersuchung von Alternativen obliegt der SSB AG als verantwortliches Verkehrsunternehmen.

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?*

Zu 5.:

Der Ministerrat hat im Juli 2022 die Roadmap reFuels BW als Landesstrategie für den Hochlauf von reFuels verabschiedet. Zu den reFuels zählen u. a. auf Basis von grünem Wasserstoff erzeugte synthetisch hergestellte Kohlenwasserstoffe und nachhaltige Biokraftstoffe (advanced biofuels) im Sinne der Renewable Energy Directive (RED II) der Europäischen Union (EU). Das Land hat sich mehrfach für die Freigabe paraffinischer Reinkraftstoffe wie HVO für den Straßenverkehr eingesetzt. Diese wurde im Frühjahr durch die Bundesregierung umgesetzt. Zusätzlich engagiert sich das Land gegenüber dem Bund und der EU dafür, dass HVO und andere erneuerbar hergestellte Kraftstoffe



geringer besteuert werden. HVO kann einen Beitrag zu mehr Klimaschutz in ÖPNV-Bestandsflotten sowie städtischen Fuhrparks leisten, da bis zu 90 Prozent CO₂ eingespart werden kann. Im Projekt „reFuels - Kraftstoffe neu denken“ im Rahmen des Strategiedialog Automobilwirtschaft (SDA) wurden u. a. die Anwendungseigenschaften und Emissionen herausgearbeitet. HVO bietet auch Vorteile für die Motoren und die Luftreinhaltung. Ein weiterer Vorteil von HVO ist, dass keine andere Tankinfrastruktur notwendig ist und die Kraftstoffe beimischungsfähig sind.

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)?*

Zu 6.:

Das Land setzt sich für eine Umsetzung der Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union ein. Nach dieser sollen Kraftstoffe, die weniger CO₂ verursachen, geringer besteuert werden. Damit würden die Mehrkosten von HVO geringer oder HVO sogar bei Ansteigen der CO₂-Steuer günstiger als fossiler Diesel werden.

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?*

Zu 7.:

Die Mehrkosten ergeben sich aus der notwendigen Kraftstoffmenge multipliziert mit den in der Antwort zu Frage 6 benannten Mehrkosten für HVO. Die Mengen liegen dem Land nicht vor. Das Land finanziert grundsätzlich nicht den gesamten Kraftstoffpreis, sondern in Pilotprojekten wie bei der Bahntankstelle Aulendorf den Mehrpreis von HVO gegenüber fossilen Diesel. Dies erfolgt beispielsweise im Schienenverkehr als Brückentechnologie bis zur vollständigen Elektrifizierung. Auch bei einer Teilelektrifizierung können Dieselzüge weiter betrieben werden.



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)?*

Zu 8.:

Das Ministerium für Verkehr hat keine Erkenntnisse über die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten der Umstellung auf lokal emissionsfreie Busse bei der SSB AG in Stuttgart.

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?*

Zu 9. und 10.:

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Ministerium für Verkehr hält den Ansatz des bundesweiten Strommixes für sinnvoll (Mittelwertansatz). Damit wird nach Auffassung des Ministeriums für Verkehr die reale Situation und die Weiterentwicklung des erneuerbaren Stromanteils am Gesamtstrombedarf ausreichend genau abgebildet.



Mit freundlichen Grüßen

Winfried Hermann MdL