

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures

Abg. Bernhard Roos

Abg. Eberhard Rotter

Abg. Nikolaus Kraus

Abg. Markus Ganserer

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 16** auf:

**Antrag der Abgeordneten Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen u. a.
(SPD)**

Förderung von erdgasangetriebenen Bussen im ÖPNV (Drs. 17/11922)

Ich eröffne die Aussprache und weise darauf hin, dass die Redezeit für die Fraktionen insgesamt 24 Minuten beträgt. Erster Redner ist Herr Kollege Roos.

Bernhard Roos (SPD): Verehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich werde versuchen, ein bisschen an Zeit einzubringen.

Die Förderung von erdgasangetriebenen Bussen ist ein dringendes Anliegen meiner Fraktion. Wir stellen deren Ausstoß immer dem Ausstoß eines Dieselmotors und der damit verbundenen Umweltbelastung gegenüber. Busse mit Erdgasantrieb oder im besten Falle mit Biogasantrieb haben einen sehr geringen Ausstoß und schonen die Umwelt dramatisch. Schon bei CO₂ hat man etwa 17 % weniger, bei NO_x wäre es noch deutlich weniger Ausstoß. Genauso wäre es bei der Feinstaubbelastung. Gerade in den Metropolräumen und Großstädten wäre dies ein wesentlicher Ansatz für eine notwendige Verbesserung. Ohne Moos nichts los, ohne Förderung kein Umsteuern. Das kennen wir aus mehreren Aspekten. Wenn wir jetzt schon zum Beispiel die Elektromobilität, etwa E-Automobile, fördern und hierfür Ankaufsprämien zahlen, dann sollten wir unsere kommunalen Freunde genauso einbeziehen – und zwar deutlich –, denn das betrifft in der Regel Kommunen.

Es geht hier nicht nur um den einzelnen Bus, der stärker gefördert werden muss, weil er von den Ankaufskosten her teurer ist als ein Dieselbus, die in größeren Stückzahlen und mit weitaus höheren Skaleneffekten vom Band laufen. Es geht vielmehr darum, dass wir die Kommunen in die Lage versetzen, die Infrastruktur mit Tanks für Erdgas auszubauen sowie im besten Falle wiederum durch Power-to-Gas, etwa mit Windrädern oder Photovoltaikanlagen, selbst künstliches Erdgas herzustellen. Ein solches Verfahren wäre ein Königsweg, wenn auch, wie ich eingestehe, nicht auf Dauer; denn

wir müssen von den fossilen Brennstoffen generell wegkommen. Aber den Zeitraum, bis wir in der Tat eine rein elektrische Mobilität haben werden, setzen sowohl die Industrie als auch die Politik als noch sehr lange an. Es sind sicher noch etwa zwei Jahrzehnte, die wir unbedingt brauchen, bis das Ganze marktfähig und die Infrastruktur umgewandelt ist. Das geht nicht von heute auf morgen.

Natürlich könnte man sagen: Der Roos macht sich hier zum Lobbyisten eines Erdgasverbandes. Aber das tue ich sehr gerne. Davon bin ich überzeugt. Wir haben im Moment nicht die Kapazitäten, um generell auf Elektromobilität umzustellen. Wir bräuchten bundesweit entweder etwa acht zusätzliche Atomkraftwerke, was wir nicht wollen, oder hochleistungsfähige Gas-Dampf-Kraftwerke, was wir auch nicht wollen, weil das wiederum nur für eine Zeit des Übergangs wäre.

(Lachen des Abgeordneten Hans Ritt (CSU))

– Kollege Hans Ritt, so wie ich dein Mienenspiel einschätze, stimmst du mir in dieser Frage zu.

(Eberhard Rotter (CSU): So kann man sich täuschen!)

– So kann man sich täuschen. Eberhard, du lachst auch. Das werde ich als Zustimmung.

(Allgemeine Heiterkeit)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich will es kurz machen. Der Antrag wurde im Ausschuss schon negativ verbeschieden. Aber das Thema ist mir so wichtig, dass ich es hochgezogen habe, um das Hohe Haus in Gänze mit dem Sachverhalt vertraut zu machen und dafür zu werben, dass man neue Wege geht. Ein neuer Weg wäre, die Infrastruktur von Diesel auf Erdgas umzustellen.

(Beifall bei der SPD)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Nächster Redner ist der Kollege Rotter.

Eberhard Rotter (CSU): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Geschätzter Herr Kollege Roos, ich habe im Ausschuss den Verdacht auf Lobbyismus geäußert, da Sie einen vergleichbaren Antrag zum wiederholten Male stellen. Wir mussten ihn jeweils ablehnen. Ich muss jetzt nicht weinen, weil ich diesen Antrag ablehne. Ich verstehe das Anliegen durchaus. Allerdings ist dieser Antrag terminlich gar nicht mehr zu erfüllen; denn Sie wollen, dass die Staatsregierung bereits im Entwurf für den Doppelhaushalt 2017/18 Mittel für eine zusätzliche Förderung von erdgasbetriebenen Bussen vorsieht. Der Entwurf ist schon lange durch.

(Bernhard Roos (SPD): "Entwurf" können wir streichen!)

Auch im Haushaltsausschuss ist der entsprechende Einzelplan bereits verabschiedet worden. Ich weiß nicht, ob Sie dort einen vergleichbaren Antrag gestellt haben, aber wenn, dann wäre er dort wohl auch abgelehnt worden.

(Volkmar Halbleib (SPD): Das ändern wir gern, wenn Sie zustimmen, Herr Kollege!)

Im Übrigen ist aus diesem Antrag nicht ersichtlich – auch das habe ich bereits im Ausschuss gesagt –, wie Sie zu dieser Senkung des CO₂-Ausstoßes um 17 % kommen. Sie haben es heute wieder nicht gesagt. Fachleute haben mir erklärt, dass ein Dieselbus der Stufe EURO VI nur vergleichbar so viel CO₂ ausstößt wie ein dieselbetriebener PKW. Daran sieht man, dass bereits mit entsprechenden Dieselbussen eine sehr hohe CO₂-Einsparung erreicht werden kann, wenn die Busse voll besetzt sind, was wir uns natürlich alle wünschen, also dass das seitens der Fahrgäste angenommen wird.

Die Anschaffung von Erdgasbussen wird vom Freistaat Bayern aktuell im Rahmen der Busförderung bereits mit einer Technologiekomponente in einer Höhe von 10.000 Euro gefördert. Diese zusätzliche Komponente gilt im Übrigen auch für Wasserstoffantrie-

be, für hybridangetriebene Busse und für E-Busse. Dieses Förderprogramm steht sowohl kommunalen wie privaten Verkehrsunternehmen offen. Infolge dieser seit 1999, also seit immerhin 17 Jahren, bestehenden Fördermöglichkeit sind nach Stand 01.01.2016 aktuell 453 Linienomnibusse erdgasbetrieben. Das entspricht 4 % aller in Bayern betriebenen Linienomnibusse. Die Stadt Augsburg, immerhin die drittgrößte Stadt im Freistaat, setzt zu 100 % erdgasbetriebene Busse ein. Die Stadt Nürnberg, die zweitgrößte Stadt, setzt zu immerhin 50 % erdgasbetriebene Busse ein. Die seit nahezu unvordenklichen Zeiten SPD-regierte Großstadt München, im Übrigen die Landeshauptstadt, Herr Kollege, verwendet null erdgasbetriebene Busse. Vielleicht haben Sie nachgefragt, warum das so ist.

(Beifall bei der CSU)

Es kann sicherlich nicht daran liegen, dass sie nur mit 10.000 Euro zusätzlich gefördert werden; denn, liebe Kolleginnen und Kollegen, wir müssen natürlich berücksichtigen, wie wir eine höhere Förderung rechtfertigen können. Es ist nun einmal so, dass die Mehrkosten für einen erdgasbetriebenen 12-Meter-Linienomnibus durchschnittlich 30.000 bis 35.000 Euro betragen, ein Drittel davon wird bereits durch die bestehende Technologiekomponente durch den Freistaat finanziert. Auch ohne weitere Förderung amortisieren sich die Mehrkosten für den Erdgasantrieb innerhalb der förderrechtlichen Bindungsfrist von acht Jahren.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich glaube, daraus wird deutlich, warum wir diesen Antrag mit bestem Gewissen ebenso wie in den Ausschüssen – federführend war der Wirtschaftsausschuss, mitberatend war der Haushaltsausschuss – ablehnen werden.

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Nächster Redner ist der Kollege Kraus.

Nikolaus Kraus (FREIE WÄHLER): Wertes Präsidium, Kolleginnen und Kollegen! Wie war der letzte Satz? – "Mit gutem Gewissen diesen Antrag ablehnen". – Es ist keine

Hellseherei zu sagen, dass dieser Antrag abgelehnt werden wird. Das hat sich zumindest so angehört. Aber ich bezweifle, ob dabei alle ein gutes Gewissen haben.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Wer kennt diese Situation nicht? Man steht am Straßenrand, meistens in einer Großstadt, und ein Bus fährt vorbei. Was für ein Gefühl hat man dann? – Man riecht Dieselfuß, und man sieht sogar die Dieselfahne. Man riecht, schmeckt und sieht das. Diese Vorstellung sollte doch irgendwann einmal der Vergangenheit angehören. Wir wollen eine Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs; aber sie sollte auch für die Umwelt in Ordnung sein. Seit Kurzem sprechen wir über die Blaue Plakette. Das ist schon eine Zeit her; aber irgendwie schwebt die Blaue Umweltplakette noch über unseren Köpfen. Wir wissen es: Die Feinstaubbelastung in den meisten Großstädten ist leider relativ oft relativ hoch, überschreitet also die Grenzwerte. Jetzt hätten wir noch die Chance, freiwillig etwas zu regeln, weil ich befürchte, dass uns die Gerichte diese Entscheidung früher oder später abnehmen werden, das heißt, dass wir von den Gerichten Entscheidungen aufgedrängt bekommen. Wir müssen ganz schnell aktiv handeln.

Jeder von uns weiß, dass viele Dieselfahrzeuge unterwegs sind. Bei Baumaschinen usw. wird man nichts machen können. Aber auch Diesel-PKW sind bei den privaten Kunden sehr beliebt. Selbst die Fahrzeuge mit grünen Plaketten werden aus den Innenstädten und aus den Umweltzonen verbannt. Das kann nicht unser Ziel sein. Viele Pendler, Handwerker, Gewerbetreibende oder Leute, die in die Innenstadt müssen, weil sie dort liefern oder arbeiten müssen, sind darauf angewiesen. Deswegen muss der Staat dort mit gutem Beispiel vorangehen, wo er Einfluss nehmen kann. Gerade bei den Linienbussen wäre es möglich, mit dem beantragten Förderprogramm einen leichten, aber doch wegweisenden Einfluss zu nehmen. Daher wäre es gut, den Antrag zu unterstützen. Es geht nicht nur um die Feinstaub- und Stickoxidbelastung in den Städten, sondern auch die CO₂-Emissionen müssen mit Blick auf den Klimawandel deutlich reduziert werden. Wahrscheinlich war heute jeder von uns schon

draußen auf einem der Balkone. Laut Kalender haben wir Ende November. Früher hätte man gesagt, diese Temperaturen entsprechen nicht Ende November, sondern Mitte September.

Aus unserer Sicht geht der SPD-Antrag in die richtige Richtung. Erdgasbetriebene Busse stoßen nun einmal deutlich weniger Feinstaub und Stickoxide aus als Dieselsebusse, und zwar als selbst Dieselsebusse der EURO-VI-Norm. Auch Hybridbusse sind angesprochen worden. Viele Landkreise verwenden solche Busse. Aber wir haben vom Vorredner gehört, dass schon ganze Städte ganz auf gasbetriebene Busse umgestellt haben. Warum ist das nicht auch für andere Städte möglich? – Ich möchte jetzt nicht darauf eingehen, was die Stadt München finanziell momentan macht oder was für eine Politik sie betreibt. Aber ich kann mir vorstellen, dass dieser finanzielle Anreiz für kleinere Städte durchaus interessant wäre und sie bei diesem Thema aktiv würden und mehr gasbetriebene Busse anschaffen würden. Wenn man die Busse mit Biogas betreiben könnte, wäre das die Vollendung, weil das eine super CO₂-Bilanz ergäbe.

Um es kurz zu machen: Wir, die FREIEN WÄHLER, stimmen dem Antrag zu. Uns würde es sehr freuen, wenn dieser Antrag hier drinnen eine Mehrheit bekäme. Die Zahl der abstimmungsberechtigten Kolleginnen und Kollegen ist zwar überschaubar; aber ich appelliere an diejenigen, die da sind. Es würde mich freuen, wenn der Antrag Erfolg hätte.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. Bitte bleiben Sie am Rednerpult. Herr Kollege Rotter hat eine Zwischenbemerkung.

Eberhard Rotter (CSU): Herr Kollege Kraus, ich sehe Ihnen nach, dass Sie offensichtlich nicht wissen, was wir in den Ausschüssen, die diesen Antrag behandelt haben, dargelegt haben. Ich habe es vorhin übrigens auch gesagt; Sie haben wohl hier nicht zugehört. Es gibt bereits eine zusätzliche Förderung für erdgasbetriebene

Busse. Die macht 10.000 Euro aus, also sprich ein Drittel der Mehrkosten, und innerhalb der acht Jahre, des üblichen Zeitraums, in denen diese Busse betriebsbedingt abgeschrieben werden, amortisiert sich das locker. Was Sie in Ihrem Redebeitrag also gefordert haben, das haben wir bereits. Ich würde es als sinnvoller ansehen – nachdem Sie zu Recht gefragt haben, warum andere Städte nicht dem Beispiel von Augsburg oder Nürnberg folgen –, dass Sie, nachdem sich die FREIEN WÄHLER doch immer als Partei der Kommunalpolitik sehen, in Ihren Stadt- und Gemeinderäten sowie Kreistagen für die Anschaffung von erdgasbetriebenen Bussen plädieren und den Freistaat Bayern loben, weil er 10.000 Euro als zusätzliche Technologiekomponente gibt.

(Beifall bei der CSU)

Nikolaus Kraus (FREIE WÄHLER): Herr Kollege, wenn es schon ein Förderprogramm gibt, dann ist das toll. Nichts ist aber so gut, als dass es nicht noch verbessert werden könnte. Vielleicht haben wirklich viele Kommunen das Gefühl, dass der finanzielle Anreiz zu gering ist. Die SPD schreibt in ihrem Antrag, dass entsprechende Mittel im Doppelhaushalt 2017/2018 vorgesehen werden sollten. Uns würde es einfach freuen, wenn man die Mittel erhöhen würde, wenn viele Kommunen und Städte, die für ihren öffentlichen Nahverkehr verantwortlich sind, dieses Programm in Anspruch nehmen würden. Wenn es das schon gibt, wenn das so gut ist, dann spricht nichts dagegen, dass Sie das mit Ihrem Abstimmungsverhalten noch einmal bestätigen und bekräftigen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der SPD – Eberhard Rotter (CSU): Was wir schon haben, brauchen wir nicht noch einmal beschließen!)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Nächster Redner ist Herr Kollege Ganserer.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Lassen Sie mich eine grundsätzliche Feststellung vorausstellen: Der Ver-

kehr verursacht in Bayern rund 40 % der energiebedingten Emissionen des Klimakillers CO₂. Um die durch die Erderhitzung verursachten und zunehmenden volkswirtschaftlichen Schäden auf ein erträgliches Maß zu reduzieren, werden wir bis zur Mitte dieses Jahrhunderts unsere CO₂-Emissionen auf nahezu null reduzieren müssen. Das ist aber nur möglich, wenn es uns gelingt, die Verkehrswende hin zu einer abgasfreien Mobilität einzuleiten. Ein wichtiger Baustein für das Gelingen der Verkehrswende ist der Ausbau des ÖPNV. Heute reden wir über die Busförderung. Wir sollten uns grundsätzlich darüber klar werden, was die Busförderung bezweckt, was damit erreicht werden soll. Die Busförderung ist, auch wenn das Förderinstrument durchaus seine Haken hat, ein wesentlicher Baustein der ÖPNV-Finanzierung in Bayern. Deshalb muss schon die Kritik erlaubt sein, dass heute, im Jahr 2016, mit jährlich 30 Millionen Euro nur rund die Hälfte der Finanzmittel für dieses Förderinstrument zur Verfügung steht, die noch im Jahr 2003 zur Verfügung standen.

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD)

Um den Verkehr umweltfreundlicher zu gestalten und den ÖPNV zu stärken, müssten wir zunächst einmal dringend die Mittel auf das Niveau von 2003 erhöhen. Nun ist Bus aber nicht gleich Bus. Es ist einfach so, dass Dieselsebusse im Vergleich zu Erdgasbussen wesentlich mehr Schadstoffe ausstoßen. Elektrobusse oder Wasserstofffahrzeuge könnten, wenn der Energieträger aus erneuerbaren Energien gewonnen wird, sogar CO₂-neutral betrieben werden. Der Ansatz, über die Busförderung möglichst schadstoffarme Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, ist also durchaus legitim. Es gibt zwar – Herr Kollege Rotter hat das ausgeführt – den Technologiebonus von 10.000 Euro, der scheint mir aber – das zum Argument, dass auch viele größere Kommunen nur einen Teil oder überhaupt keine Erdgasfahrzeuge führen – doch nicht hoch genug zu sein, um ausreichend Anreize zu schaffen; sonst müssten nämlich wesentlich mehr schadstoffarme Fahrzeuge auf der Straße sein.

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD)

Genau unter diesem Aspekt ist es wirklich sinnvoll und notwendig, dass die Busförderung genauer betrachtet und in Gänze überarbeitet wird.

Der heute vorliegende Antrag der SPD ist aus unserer Sicht aber nur ein halber Wurf. Wir sind dafür, dass man die Busförderung klar nach Umweltstandards orientiert. Sie muss aber technikneutral erfolgen. Eine Busförderung extra für Erdgasfahrzeuge zu machen und die Elektromobilität außen vor zu lassen, das geht uns nicht weit genug. Wir werden uns bei dem Antrag deshalb enthalten. Wir werden das Thema aber weiter vorantreiben. Wir müssen erstens wirklich darauf hinwirken, dass wir die Mittel für die Busförderung deutlich erhöhen, um den ÖPNV zu stärken, und zweitens die umweltfreundliche Technikkomponente stärken.

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen jetzt zur Abstimmung. Der federführende Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie empfiehlt die Ablehnung des Antrags. Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Antrag zustimmen möchte, den bitte ich jetzt um sein Handzeichen. – Das sind die SPD-Fraktion und die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Danke schön. Ich bitte, Gegenstimmen anzuzeigen. – Das ist die CSU-Fraktion. Danke schön. Stimmenthaltungen? – Bei Stimmenthaltung des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN ist dieser Antrag abgelehnt.