



Antrag

der Abgeordneten **Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Susann Biedefeld SPD**

ÖPNV-Busförderung stärker auf alternative Treibstoffe ausrichten und CO₂ sowie NO_x einsparen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die aktuelle Busförderung in Höhe von 80.000 Euro pro Bus plus Zuschlag von 10.000 Euro für alternative Antriebe dergestalt umzustellen, dass 60.000 Euro als Grundförderung angesetzt werden plus Zuschlag von 30.000 Euro für umweltschonende Technologien wie Erdgas/CNG-, Hybrid- oder E-Antriebe. Mit dieser Maßnahme im Einklang mit der bayerischen Umweltpolitik werden angesichts der Finanzsituation von Kommunen und privaten Busunternehmen deren Spielräume zur Entscheidung für umweltfreundliche Antriebsarten erweitert werden.

Begründung:

Derzeit sind auf Bayerns Straßen nur in 22 Landkreisen und Städten Busse mit alternativen Betriebsstoffen wie Erdgas/CNG unterwegs und dies in nur sehr geringen Stückzahlen. Gleiches gilt für Hybridantriebe oder reine E-Busse. Standardbusse weisen nach wie vor reine Dieselantriebe auf, obgleich diese trotz EU5 oder gar EU6-Normen weitaus mehr CO₂, zudem NO_x und Feinstaub ausstoßen, was in Bayerns Städten und Landkreisen die Einhaltung der jeweiligen Grenzwerte oft unmöglich macht. Dies ist allerdings in weitaus höherem Maße auf den Schwerlastverkehr und natürlich ebenso auf den etwa 50 prozentigen Anteil des Diesel am Individualverkehr zurückzuführen.

Die Ursache für diese missliche Situation liegt darin begründet, dass die Kombination nur geringer Anreize im Rahmen der bayerischen Busförderung (RZ ÖPNV) und der defizitären Lage in den ÖPNV-Netzen der allermeisten Kommunen zu Entscheidungen führt, nicht die umweltfreundlichste, sondern die billigste Technologie – also Diesel – zu wählen. Erdgasbusse etwa kosten ungefähr 30.000 Euro mehr als ein vergleichbarer Dieselmotor, zu viel also für sparsame Kämmerer und Geschäftsführer. Diese Rentabilitäts-lücke muss also geschlossen werden.

Dies ginge einher mit einer Antwort auf die teils manipulativen Überschreitungen der Abgasgrenzwerte bei Diesel und Benzinern im Pkw-Sektor, wo EU-weit Konsequenzen gezogen werden müssen in der Weise, dass der Fokus neben CO₂ auf NO_x und Feinstaub gelegt werden muss, natürlich auch beim Lkw. Der Freistaat Bayern könnte hier eine Vorreiterrolle übernehmen, die mit Blick auf die heimischen Hersteller auch überaus berechtigt wäre. MAN setzt auf Erdgas und favorisiert die CO₂-neutrale Produktion, „Power to gas“ genannt, indem überschüssiger Strom aus erneuerbaren Quellen zur Spaltung von Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff und schließlich zu CNG genutzt wird. Der MAN-Bus „Lion's City GL CNG“ ist zum „Bus of the Year 2015“ gekürt worden und die internationale Marktführerschaft könnte bestens für bayerische Interessen genutzt werden, da MAN nun Teil des in die Abgasaffäre verwickelten VW-Konzern ist. Mit Blick auf herstellernerneutrale Ausschreibungen ist anzumerken, dass auch Daimler-Benz mit dem Citaro einen Erdgas-Bus offeriert.

Schlussendlich erweitert Audi seine bislang im niedersächsischen Werlte angesiedelte Produktion von künstlichem Erdgas auf chemisch-katalytischem Wege um die Kooperation mit der Viessmann-Group im hessischen Allendorf in einem biologischen Verfahren. Die Anlagen dienen zwar exklusiv dem CO₂-neutralen Versorgern der Audi G-tron-Modelle, aber könnten ebenso auf bayerischen Boden für G-Busse im ÖPNV entstehen.