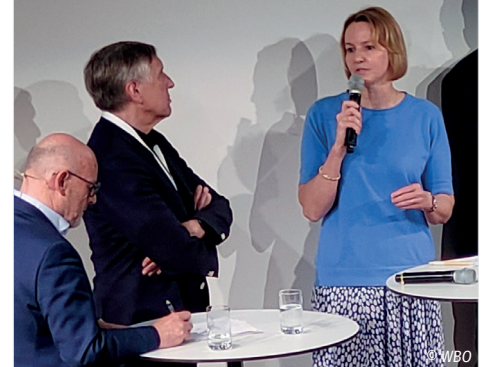


POSITIONSPAPIER

Sechs Kernpunkte, welche ein **Mobilitätsgesetz des Landes** aus Sicht der Buswirtschaft zwingend erfüllen muss:

1 Stadt statt Land: Der Geltungsbereich des Bundesgesetzes (SaubFahrzeugBeschG) wie auch des EU-Rechts (EU-RL 2019/1161) ist in Sachen **Antriebs**transformation auf **Stadtlinienbusse** ausgerichtet und auch darauf beschränkt. Dafür bestehen gute Gründe: Die Effekte, die im städtischen Verkehr mit klimaneutralem Verkehr erzeugt werden können, sind aufgrund der Tageslaufleistung der Fahrzeuge (Einsatzzeiten im Extremfall von 04 Uhr morgens bis 01 Uhr nachts) viel höher als im ländlichen Raum mit den häufig am Schülerverkehr ausgerichteten Einsatzzeiten. Das rechtfertigt im städtischen Verkehr dann auch die Investitionskosten. Überlandlinienbusse oder sogar Reisebusse dürfen daher in den Anwendungsbereich des Landesmobilitätsgesetzes in seiner derzeitigen Fassung („Antriebswendegesetz“) nicht mit aufgenommen werden.

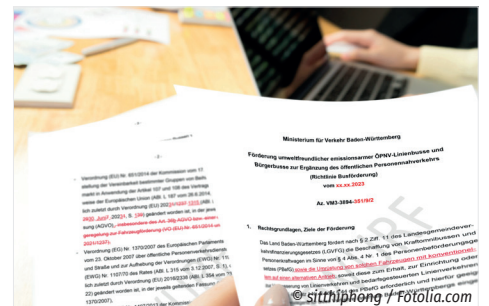


WBO-Geschäftsführerin Yvonne Hüneburg nimmt beim Zukunftskongress des Landes BaWü am 03. Juli 2023 auch zum geplanten Landesmobilitätsgesetz Stellung. Im Bild von links nach rechts: Minister Winfried Hermann, Vizepremierminister Francois Bausch aus Luxemburg, Yvonne Hüneburg.

2 ÖPNV aus dem Status quo weiterentwickeln: ÖPNV muss verantwortungsvoll aus dem Ist-Zustand weiterentwickelt, ja transformiert werden. Die Realität in Baden-Württemberg: **viele mittelständische Unternehmen im ÖPNV-Markt, mehr als 250 staatlich geförderte Betriebshöfe, verteilt in ganz Baden-Württemberg.** Diese stabile Basis der Leistungserbringer muss als Dienstleister für die Zukunft gesichert werden. Sonst folgt nach dem Arbeitskräftemangel ein Unternehmensmangel.

3 Technologieoffenheit: Der Einsatz von batterie-elektrischen oder mit Wasserstoff angetriebenen Bussen ist auch in den nächsten Jahren nicht überall möglich oder sinnvoll, insbesondere im ländlichen Raum. Nicht emissionsfrei, sondern **klimaneutral** ist der Schlüssel zur Lösung: Kooperationen mit der Landwirtschaft, wie zum Beispiel beim Biogasbus (Neobus), sind praktizierte, regionale Nachhaltigkeit. Überhaupt sind **klimaneutrale Kraftstoffe als Brückentechnologie** auch im öffentlichen Verkehr wichtig. 14.000 Tankstellen in Deutschland können infrastrukturtechnisch weiterhin genutzt werden, auch die Betriebstankstellen auf den Betriebshöfen.

4 Faire, passende Förderkulisse: Unternehmen brauchen eine passgenaue und dauerhafte Förderung, wenn der Staat in Bezug auf die einzusetzenden Fahrzeuge Vorgaben macht, die unternehmerisch unwirtschaftlich aber klimapolitisch gewünscht sind. Die Förderkulisse muss dabei **einfach sein und fair allen (!)** Unternehmen offenstehen. Denn: Klimaschutz schert sich nicht darum, ob ein Unternehmen einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag hat oder unternehmensinitiiert (eigenwirtschaftlich) Leistungen erbringt. Ohne faire Förderkulisse bei der Fahrzeugförderung und Infrastrukturförderung kann kein Mobilitätsgesetz auf Landesebene in Kraft gesetzt werden, welches über Bundesziele hinausgeht. Mobilitätsgesetz und Förderkulisse auf Landesebene für alle ÖPNV-Verkehre müssen Hand in Hand gehen.



5 Bürokratieabbau: Weitere Berichtspflichten im Hinblick auf Fahrzeugflotten der Unternehmen bauen **weiter** Bürokratie auf, statt ab, sie sind daher zu hinterfragen. Zulassungszahlen sind auch über das KBA erhältlich, hier gilt es, **das Vorhandene besser zu nutzen**, statt mehr Bürokratie zu schaffen.



6 Finanzierung: Transformation kostet Geld, die Verkehrswende gibt es nicht zum Nulltarif. Eine ehrliche Kostendebatte, insbesondere auch angesichts der wegbrechenden Nutzerfinanzierung durch das Deutschlandticket, tut not, sonst kann der Weg zu mehr Klimaschutz in den nächsten Jahren nicht konsequent gegangen werden. Das Land muss die ÖPNV-Finanzierung auf eine neue, stabile Basis stellen und das entsprechend im ÖPNV-Gesetz ab 2024 zügig normieren.