

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung  
namens der Landesregierung

**Busförderung des Landes: Was passiert mit den alten Fahrzeugen?**

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 04.10.2019 -  
Drs. 18/4738  
an die Staatskanzlei übersandt am 08.10.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung  
namens der Landesregierung vom 06.11.2019

**Vorbemerkung des Abgeordneten**

Nach der Einstellung im Jahr 2006 hat das Land Niedersachsen die Förderung der Busbeschaffung für den Einsatz im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Jahr 2015 wieder aufgenommen. Bislang hat das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz die Förderung der Beschaffung von Omnibussen für den Einsatz im ÖPNV-Linienvorkehr geregelt. Die entsprechende Förderrichtlinie des Landes sieht eine Förderung bis zu 40 % der zuwendungsfähigen Ausgaben vor. Gefördert werden darf, wenn „zwischen dem zu fördernden Unternehmen und dem zuständigen kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag zur Beauftragung mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorliegt oder eine Förderung im Rahmen der sogenannten De-minimis-Regelung erfolgt“ (Drucksache 18/230, Antwort zu Frage 16). Ziel der wiederaufgenommenen Förderung war es, die Busflotten in Niedersachsen zu modernisieren und Schadstoffausstöße angesichts des Klimaschutz zu verringern.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Gesetzliche Grundlage der Förderung der Beschaffung von Omnibussen in Niedersachsen bildet das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG). Dieses sieht als Teil der förderungsfähigen Vorhaben in § 2 Satz 1 Nr. 8 NGVFG ausdrücklich die Beschaffung von Omnibussen vor, soweit hierbei die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen, die Fahrzeuge zur Einrichtung, zum Erhalt oder zur Verbesserung von Linienvorkehr des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich sind und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden. Die konkreten Förderregularien für die Förderung der Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bestimmen sich nach der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) - RdErl. d. MW vom 01.06.2015 - 44.1-43.50.00/6 - (Nds. MBl. S. 518). Zulässiger Fördergegenstand sind dabei sowohl Erstbeschaffungen von Omnibussen, die zur Einrichtung neuer Linien und zur Erweiterung oder Verdichtung bestehender Linien nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) eingesetzt werden (Ziffer 4.4 der Richtlinie), als auch Ersatzbeschaffungen von älteren Omnibussen im Linienvorkehr nach § 42 PBefG (Ziffer 4.5 der Richtlinie). Die Abwicklung der Förderverfahren obliegt der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) als zentraler Bewilligungsstelle für Förderungen des ÖPNV durch das Land.

**1. In welcher Weise und wo genau ist geregelt, dass die Förderung der Busbeschaffung mit einer Verbindlichkeit verknüpft ist, dass alte, zu ersetzende Busse entsorgt bzw. verschrottet werden müssen? Falls die Verschrottung des Altbestandes nicht vorgesehen ist: Aufgrund welcher Gründe ist dies bislang nicht geschehen?**

Ziffer 6.1 der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bestimmt, dass im Fall der Förderung einer Ersatzbeschaffung das ersetzte Fahrzeug nicht mehr vom Antragsteller im Linienverkehr nach § 42 PBefG eingesetzt werden darf. Ausnahmsweise kann das Fahrzeug mit Zustimmung der LNVG als Bewilligungsstelle befristet zum Einsatz in Spitzenzeiten verwendet werden.

Zusätzlich enthält der Förderbescheid der LNVG zur Absicherung der entsprechenden Verpflichtung in der Regel ausdrücklich die nachfolgende Auflage: „Für jedes Fahrzeug, welches als Ersatzbeschaffung gefördert wird, muss spätestens drei Monate nach der Übergabe des Fahrzeuges eines der im Bewilligungsverfahren angegebenen Altfahrzeuge ausgesondert werden, bzw. eines, welches folgende Mindestanforderungen erfüllt: eine Laufleistung ab Erstzulassung nach zehn Jahren von 300 000 km bzw. 650 000 km nach acht Jahren; ein ununterbrochener vierjähriger Einsatz im Linienverkehr nach § 42 PBefG und eine vierjährige Zulassung auf den Zuwendungsempfänger (bzw. ein gesellschaftsrechtlich verbundenes Unternehmen) am 15.02. des Programmjahrs. Ein ausgesondertes Fahrzeug darf vom Zuwendungsempfänger oder von einem gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmen nicht mehr im Linienverkehr nach § 42 PBefG eingesetzt werden. Ein ausschließlicher Einsatz außerhalb des ÖPNV-Linienverkehrs nach § 42 PBefG (z. B. im Schüler- und Berufs-/Werksverkehr nach § 43 PBefG) wird gestattet.“

Die Verschrottung des ersetzten Altfahrzeuges ist insoweit nur eine der zulässigen Möglichkeiten, den Anforderungen der Förderrichtlinie zu entsprechen. Es bleibt in der Entscheidungshoheit des Zuwendungsempfängers als Eigentümer der Busse, das Altfahrzeug zu verschrotten, anderweitig stillzulegen oder zu verkaufen. Zu berücksichtigen ist dabei u. a. die im Vergleich zu anderen Landesförderungen im ÖPNV vergleichsweise geringe Förderquote von nur 40 % bei der Omnibusförderung gegenüber 75 % bei anderen ÖPNV-Vorhaben.

Im Übrigen ist selbst bei einem Weiterverkauf nicht zu erwarten, dass die ersetzten Alt-Busse in großer Stückzahl von anderen Unternehmen im Linienverkehr weiter eingesetzt werden. Qualitätsstandards in den Verkehrsverträgen und Nahverkehrsplänen geben inzwischen in vielen Fällen das Höchst- oder Durchschnittsalter sowie die Ausstattung der Omnibusse im ÖPNV weitestgehend vor. Soweit es dennoch zum Einsatz der ersetzten Alt-Busse im ÖPNV-Linienverkehr andernorts kommen sollte, ist zu berücksichtigen, dass dadurch in der Regel andere, noch ältere Fahrzeuge ersetzt wurden oder die Fahrzeuge für eine Ausweitung des Fahrtangebots im ÖPNV eingesetzt werden, was in beiden Fällen im Hinblick auf die sich dadurch ergebenden Umwelt- und Klimavorteile toleriert werden kann.

**2. In welcher Weise ist geregelt, dass der Weiterverkauf alter Busse durch die Unternehmen, die Busförderungen beantragt haben, auf den Euro-VI- oder Euro-VII-Standard beschränkt ist?**

Eine solche Vorgabe ist nicht geregelt. Meist werden Alt-Busse ab EURO-Norm-III-Standard ausgemustert oder verkauft. Die Busse müssen schließlich ein Alter von mindestens acht Jahren aufweisen, um ausgesondert werden zu dürfen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in der Antwort zu Frage 1 verwiesen.

**3. Wie viele Busse sind in den vergangenen drei Jahren gefördert worden?**

Aufgrund der Aufstellung von Jahresprogrammen im Bereich der ÖPNV-Förderung wird bei Beantwortung der Frage auf Kalenderjahre abgestellt. In der vergangenen dreijährigen Förderperiode von 2016 bis 2018 wurden insgesamt 688 Busse durch das Land gefördert. Betrachtet man den gesamten Förderzeitraum seit Wiedereinführung der Omnibusförderung im Jahr 2015 bis heute, ergibt sich sogar eine Anzahl von 1 180 in die Förderung aufgenommenen Bussen.

**4. Welche Busantriebe, unterschieden nach Antriebsart, sind in welcher Anzahl gefördert worden?**

<u>Förderperiode 2016 bis 2018</u>	
CO <sub>2</sub> -freie Busse	44
Erdgasbusse	47
Diesel-Hybrid Busse	28
Dieselbusse einschl. Dieselbusse mit Mild-Hybrid-Modul (Mild-Hybrid-Modul: Rekuperation von Bremsenergie)	569

<u>Förderperiode 2015 bis 2019</u>	
CO <sub>2</sub> -freie Busse	112
Erdgasbusse	82
Diesel-Hybrid Busse	41
Dieselbusse einschl. Dieselbusse mit Mild-Hybrid-Modul (Mild-Hybrid-Modul: Rekuperation von Bremsenergie)	945

**5. Wie viele Busse, unterschieden nach Antriebsart und Euro-Standard, sind im gleichen Zeitraum von den Unternehmen veräußert worden und in welche Länder?**

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Entsprechende Nachweispflichten für die Zuwendungsempfänger hinsichtlich der Veräußerung ersetzter Alt-Busse enthält die Richtlinie nicht. Der Weiterverkauf erfolgt auch häufig über Zwischenhändler. Dabei ist nicht auszuschließen, dass die Busse in einer Reihe von Fällen auch in andere Länder exportiert werden.

**6. Für wie viele dieser Busse wurden bereits Landesförderungen gezahlt?**

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Sofern solche Fälle eingetreten sind, wäre dies allerdings aus zuwendungsrechtlicher Sicht unbedenklich, da die in der Regel zehnjährige Zweckbindungsfrist für die mit Landesförderung beschafften Fahrzeuge erfüllt wäre.

**7. Wie viele Busse, die verkauft wurden, hatten Euro-Normen unter VI?**

Auch hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Da die Alt-Busse aber mindestens acht bis zehn Jahre im Linienverkehr eingesetzt werden mussten, handelt es sich weit überwiegend um Busse mit einer EURO-Norm unter VI.