

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2183
des Abgeordneten Daniel Münschke (AfD-Fraktion)
Drucksache 7/5873

Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - Auswirkungen auf Brandenburg

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers: Mit Inkrafttreten des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG, <https://www.gesetze-im-internet.de/saubfahrzeugbeschg/index.html#BJNR169110021BJNE001200000>) unterliegt die Beschaffung von Fahrzeugen und Dienstleistungen, für die diese Straßenfahrzeuge eingesetzt werden, durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber für den Referenzzeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2030 den im Gesetz festgeschriebenen Mindestzielen. Diese Mindestziele legen einerseits Emissionsgrenzwerte von zu beschaffenden Fahrzeugen fest als auch Mindestquoten von anzuschaffenden Fahrzeugen, die diese Emissionsgrenzwerte erfüllen müssen. Das Gesetz gilt für die Beschaffung von Straßenfahrzeugen durch Kauf, Leasing oder Anmietung sowie für öffentliche Dienstleistungsverträge über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Straße und Schiene und Dienstleistungsaufträge gemäß Anlage 2 des Gesetzes (https://www.gesetze-im-internet.de/saubfahrzeugbeschg/anlage_2.html).

1. Wird dieses Gesetz aus Sicht der Landesregierung bis zum 31. Dezember 2030 Auswirkungen auf die Entwicklung der Gesamtanzahl der Fahrzeuge des landeseigenen Fuhrparks (inkl. aller Landesbetriebe und sämtlicher Unter- und Nebengliederungen) haben?
Wenn ja: Welche Auswirkungen werden dies sein?

Zu Frage 1: Die Auswirkungen des Gesetzes auf die Entwicklung der Gesamtanzahl der Fahrzeuge der landeseigenen Fuhrparke kann derzeit nicht abgeschätzt werden, da keine Daten zu Bedarfen bzw. konkreten Planungen bis zum Jahr 2030 vorliegen. Auch können derzeit nicht die Verfügbarkeit sowie Preisentwicklungen von Fahrzeugen auf dem Markt sowie die Entwicklungen in Bezug auf Antriebstechnologien abgeschätzt werden.

2. Wie viele Fahrzeuge des landeseigenen Fuhrparks (inkl. aller Landesbetriebe und sämtlicher Unter- und Nebengliederungen) müssen nach Kalkulation der Landesregierung innerhalb des ersten Referenzzeitraums bis zum 31. Dezember 2025 aufgrund anstehender planmäßiger Erneuerung angeschafft werden, die dann den Vorgaben dieses Gesetzes entsprechen müssen (bitte nach Fahrzeugklassen darstellen)?

Zu Frage 2: Nach aktuellen Plandaten gibt es in den Ressorts derzeit Kenntnis von insgesamt 477 Fahrzeugen der Klasse M und 49 Fahrzeuge der Klasse N, für die im genannten Referenzzeitraum bis 31. Dezember 2025 eine Neuanschaffung ansteht und die den Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes entsprechen müssen.

3. Wie stellt sich aktuell die Gewichtung der Beschaffungsarten Kauf, Leasing und Anmietung der vom Land Brandenburg genutzten Fahrzeuge generell dar (bitte darstellen mit der Anzahl der aktuell im Bestand bzw. in Nutzung befindlichen Fahrzeuge der jeweiligen Beschaffungsart Kauf, Leasing, Anmietung)?

Zu Frage 3: Gemäß Meldungen aus sieben Ressorts für insgesamt 3.155 Fahrzeuge ergeben sich folgende Anteile:

- Kauf 2.792 Fahrzeuge
- Leasing: 363 Fahrzeuge
- Miete: 0 Fahrzeuge

4. Welche finanziellen Auswirkungen wird die Anschaffung der Fahrzeuge nach den Vorgaben des Gesetzes bis 31. Dezember 2025 und darüber hinaus bis 31. Dezember 2030 voraussichtlich auf die jeweiligen Landeshaushalte haben?

Zu Frage 4: Die finanziellen Auswirkungen des Gesetzes für die Anschaffungen von Fahrzeugen auf die Landeshaushalte können derzeit nicht abgeschätzt werden. Die Entwicklung des Fahrzeugmarktes und somit die Preissteigerung unter Berücksichtigung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im ersten Referenzzeitraum kann nicht vorhergesehen/abgeschätzt werden.

5. Wie hoch ist aktuell der durchschnittlich anzunehmende preisliche Unterschied in der Anschaffung von typischerweise bisher genutzten Fahrzeugen der Klassen M und N, gemäß der Begriffsbestimmung des „SaubFahrzeugBeschG“, unter Einhaltung der Vorgaben des Gesetzes in Gegenüberstellung zu Fahrzeugen, die nicht den Vorgaben des Gesetzes entsprechen? (Bitte jeweils anhand eines Beispiels der Fahrzeugklassen M und N inkl. aller darin enthaltenen Unterklassen, möglichst für Kauf, Leasing und Anmietung, darstellen.)

Zu Frage 5: Diese Frage kann aufgrund eines fehlenden vollständigen Marktüberblicks zu Beschaffungskosten sowie Marktentwicklung nicht beziffert werden. Die entsprechenden Preisdifferenzen variieren stark in Bezug auf die Fahrzeugklasse und die entsprechend gewählte Antriebstechnologie. Darüber hinaus ist damit zu rechnen, dass auch weitergehende nutzerspezifische Vorgaben auf die Anzahl beschaffter Fahrzeuge sowie den Preis eine Rolle spielen.

6. Wie wird sich nach den Erwartungen der Landesregierung dieses Gesetz auf die zukünftige preisliche Ausgestaltung von Dienstleistungsverträgen, die unter die Regelungen dieses Gesetzes fallen, auswirken?

Zu Frage 6: Die Auswirkungen auf die preisliche Ausgestaltung auf Dienstleistungsverträge kann von der Landesregierung nicht abgeschätzt werden. Diese werden von der Anzahl eingesetzter Fahrzeuge, der Fahrzeugklassen sowie der jeweiligen Antriebsart abhängen. Zudem kann die Entwicklung bzw. Erhöhung der Energiepreise nicht vorhergesagt werden.

Die Entwicklung des Fahrzeugmarktes und somit die Preissteigerung unter Berücksichtigung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes im ersten Referenzzeitraum kann nicht vorhergesehen/abgeschätzt werden.

Siehe hierzu auch Antwort zu Frage 4.

7. Welche Auswirkungen wird nach Ansicht der Landesregierung dieses Gesetz auf die künftige Beschaffung von ÖPNV-Straßenfahrzeugen durch die Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet Berlin und Brandenburg haben?
 - a) Rechnet die Landesregierung aufgrund der Vorgaben des Gesetzes auch mit qualitativen und quantitativen Veränderung in der ÖPNV-Versorgung in Brandenburg und insbesondere im ländlichen Bereich?
 - b) Wenn ja: Welcher Art sind nach Ansicht der Landesregierung die zu erwartenden Veränderungen?
8. Welche Auswirkungen wird nach Ansicht der Landesregierung dieses Gesetz auf die zukünftige generelle ÖPNV-Versorgung insbesondere im ländlichen Raum haben?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der kommunale ÖPNV bzw. Busverkehr im Land Brandenburg fällt in den Zuständigkeitsbereich der Landkreise und kreisfreien Städte als kommunale Aufgabenträger. Zu Auswirkungen des Bundesgesetzes auf die zukünftigen Beschaffungen von ÖPNV-Fahrzeugen durch Verkehrsunternehmen liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

Da die Zuständigkeit für den Busverkehr bei den Landkreisen und kreisfreien Städten als kommunalen Aufgabenträgern liegt, kann die Frage nach Veränderungen in der ÖPNV-Versorgung von der Landesregierung nicht beantwortet werden.