

Positionspapier - Kurzversion

Umstellung auf alternative Antriebe in Hessen –
Wie fairer Wettbewerb gelingen und eine Marktvielfalt
erhalten bleiben kann



(Aktualisierung Stand September 2025)

Vorbemerkung

Der Verkehrssektor ist einer der entscheidenden Bereiche, in denen in den kommenden Jahrzehnten der Ausstoß von CO₂ eingespart werden muss. Der ÖPNV kann hierzu einen erheblichen Beitrag leisten, vor allem, wenn es gelingt, mehr Personen zum Umstieg auf den umweltfreundlichen Nahverkehr zu bewegen.

Für die Busunternehmen in Hessen stellen sich im Zusammenhang mit der Umstellung auf emissionsfreie/saubere Fahrzeuge zahlreiche Fragen und einige Herausforderungen, die es zu meistern gilt. Generell ist jedoch anzumerken, dass die hessischen Busunternehmen den Weg zur weiteren Reduzierung der Emissionen im ÖPNV mitgehen wollen und sich den Anforderungen an Fahrzeugvorgaben und Ladeinfrastruktur stellen werden. Nachfolgend sind die wichtigsten Punkte für eine gelungene Umstellung aufgeführt.

Rahmenbedingungen – Finanzielle Förderung

- ⇒ Wegen der auch weiterhin bestehenden Mehrkosten bei der Beschaffung von batterieelektrisch betriebenen Bussen bzw. Wasserstoffbussen ist auch in den kommenden Jahren die Fortführung von Förderprogrammen notwendig – sei es auf Ebene des Bundes oder der Länder.
- ⇒ Entscheidend ist, dass diese Programme KMU-freundlich ausgestaltet und auch für die Beschaffung von nur wenigen Fahrzeugen zugänglich sind.
- ⇒ Langfristig sollte es eine Förderung der Betriebskosten geben, z.B. in Form eines vergünstigten ÖPNV-Fahrstrompreises. Dieser wäre wettbewerbsneutral, einsatzbezogen und käme allen Betreibern zugute. Im Rahmen einer bundesweiten gesetzlichen Regelung gäbe es keine Abhängigkeit von einzelnen Förderungen auf Landesebene.

Rahmenbedingungen – Vergaben/Wettbewerb

- In Hessen werden ÖPNV-Verkehrsleistungen im lokalen und regionalen Verkehr flächendeckend ausgeschrieben. Für einen funktionierenden Wettbewerb ist zu gewährleisten, dass auch bei der Umsetzung der Antriebswende kleinere ÖPNV-Unternehmen erhalten bleiben und damit eine Marktvielfalt auch weiterhin gesichert ist. Dies muss auch gelten, wenn kleinere Unternehmen als Subunternehmer eingebunden werden.
- ⇒ In den Vergabebedingungen sollten vorrangig generelle Ziele formuliert werden. Hinsichtlich der Fahrzeuge sollten Auftraggeber sich nicht auf eine Antriebsform festlegen, sondern nur generell die Beschaffung „emissionsfreier“ und „sauberer“ Fz. vorgegeben werden.
- ⇒ Generell sinnvoll ist eine zeitlich gestreckte bzw. eine sukzessive Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben.
- ⇒ Es ist bei der Beschaffung von E-Bussen bzw. BZ-Bussen mit längeren Vorlaufzeiten zu rechnen, da längere Wartezeiten eingeplant werden müssen, bis die Fahrzeuge tatsächlich verfügbar sind. Dies muss bei den Fristen für das Vergabeverfahren berücksichtigt werden.
- ⇒ Die Laufzeit eines Verkehrsvertrags sollte generell 10 Jahre betragen, also nicht 8 Jahre zzgl. Verlängerungsoptionen. Sollte gesetzlich eine längere Genehmigungslaufzeit als 10 Jahre ermöglicht werden, kann im Einzelfall geprüft werden, ob bei geringen Laufleistungen der Fahrzeuge auch ein etwas längerer Vertragslaufzeit wirtschaftlich vorteilhafter ist.
- ⇒ Um für den Zeitraum nach Ende der aktuellen Laufzeit eines Verkehrsvertrags weder Wettbewerbsnachteile noch -vorteile des aktuellen Betreibers zu erwirken, könnten etwa Kalkulationsvorgaben hinsichtlich der Abschreibung von Infrastruktur-Kosten vorgegeben werden.
- ⇒ Denkbar ist auch, dass Vorgaben für eine Nachnutzung oder ein Zugangsrecht Dritter (=dem neuen Betreiber) bei Verlust der Leistung gemacht werden. Diese Vorgaben müssen wettbewerbsneutral sein.
- ⇒ Staatliche Förderungen müssen vergabeneutral sein, dürfen also weder Vor- noch Nachteile bei der Kalkulation zur Folge haben. Beantragte und gewährte Fördermittel müssen daher an den Auftraggeber weitergereicht werden. In der Regel sollte das Busunternehmen die Fördermittel beantragen, nur in besonderen Fällen der Auftraggeber selbst.

Fahrzeuge und Lade-/Tankinfrastruktur

- ⇒ Die Fahrzeugbeschaffung muss auch weiterhin Aufgabe der Busunternehmen sein. Sie können am besten entscheiden, welche Fahrzeugtechnik im Betrieb sinnvoll und wirtschaftlich einsetzbar ist, und können dieses Know-how für die Beschaffung einbringen.
- ⇒ Auch die Bereitstellung der Lade-/Tankinfrastruktur sollte im Aufgabenbereich der Busunternehmen verbleiben. Es sollte den Unternehmen/Bietern überlassen werden, ob sie die Infrastruktur selbst aufbauen oder ggfs. auch seitens von dritten Anbietern einrichten lassen oder anmieten.
- ⇒ Eine Bereitstellung öffentlicher Infrastruktur durch den Auftraggeber bietet nicht die richtige Lösung. Dies übersieht, dass derzeit vor allem über Nacht geladen wird und daher gerade die Bereitstellung von Ladepunkten auf dem eigenen Betriebsgelände besser geeignet ist. Richtiges und kostengünstiges Laden bedarf eines Lademanagements, das bei öffentlichen Ladepunkten nicht in gleichem Maße beeinflussbar ist.

Preisfortschreibung

- Im Rahmen der Vergabe von Verkehren, die nur oder auch emissionsfreie Fahrzeuge im Einsatz haben, ist ebenfalls ein Index zur Entwicklung der Strompreise in die Verträge aufzunehmen, vergleichbar den schon verwendeten Indices für Personalkosten und für die Entwicklung der Dieselpreise.
- Die bestehenden Indices des Statistischen Bundesamts sind aber nur bedingt geeignet. Ein geeigneter Index sollte auch die Nebenkosten des Strompreises (Netzentgelte, Umlagen, Steuern) enthalten. Auch schwanken Strompreise über einen Tag erheblich mehr als Dieselpreise. Es muss also ein Fortschreibungsmechanismus gefunden werden, der diese Besonderheiten weit gehend berücksichtigt.

Fazit

Die Antriebstransformation nimmt auch außerhalb der größeren Städte an Fahrt auf. Um die Wende meistern zu können, ist eine enge Abstimmung zwischen Busunternehmen und öffentlichen Auftraggebern vonnöten. Lösungen und

Anbieter für Fahrzeug- und Ladetechnik sind zwischenzeitlich in ausreichender Zahl am Markt vorhanden.

Das mittelständische Omnibusgewerbe ist daher in der Lage, die Umstellung auf alternative Antriebe meistern zu können. Voraussetzung hierfür ist, dass die Rahmenbedingungen bei öffentlichen Ausschreibungen dem nicht entgegenstehen, sondern vielmehr stützen. Unternehmerisches Know-how muss erhalten bleiben, Busunternehmen dürfen nicht auf die Rolle als reine Fahrpersonalgesteller reduziert werden. Der ÖPNV kann so weiterhin von innovativen und leistungsstarken Busunternehmen betrieben werden, was auch dem Markt und dem Erhalt eines fairen Wettbewerbs mit ausreichend Teilnehmern zugutekommt.