

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

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Dennis Jahn (AfD)

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

**Neue regulatorische Belastungen für die Transport- und Personenbeförderungsbranche?**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlenz und Dennis Jahn (AfD), eingegangen am  
24.01.2025 - Drs. 19/6387,  
an die Staatskanzlei übersandt am 29.01.2025

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung  
namens der Landesregierung vom 26.02.2025

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Zum Jahresbeginn 2025 steht die Transport- und Personenbeförderungsbranche vor neuen regulatorischen Auflagen. Dazu gehört das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG), das im Juli 2021 erlassen wurde und das mit der Verordnung zum Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSGV) am 28. Juni 2025 in Deutschland in Kraft tritt. Die Verordnung regelt in §§ 15 und 16 zusätzliche Anforderungen an Personenbeförderungs- und Verkehrsdienste. Ebenso müssen Fahrzeuge bis spätestens 18. August 2025 mit intelligenten Fahrtenschreibern (Tachographen) der Version 2 umgerüstet werden. Bus-Branchenverbände hatten in diesem Zusammenhang die Abschaffung bürokratischer Auflagen wie etwa des „grünen Fahrtenheftes“ gefordert.<sup>1</sup>

Bereits seit dem Jahr 2021 konnten sich Betreiber von E-Bussen um bis zu 80 % der Kosten von der EEG-Umlage entlasten lassen; im Anschluss an das EnFG von 2023 galt dies noch für Betriebe mit E-Bussen im Linienverkehr (Begrenzung der KWKG- und Offshore-Netzumlage). Im Jahr 2024 stiegen viele Verkehrsbetriebe wieder von E-Bussen auf Kraftstoffbusse um.<sup>2</sup> Seit dem 1. Januar 2025 steigen die Kraftstoff-/Diesel-Preise infolge der höheren CO<sub>2</sub>-Steuer.<sup>3</sup>

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Das BFSG tritt zum 28. Juni 2025 in Kraft und setzt die europäische Richtlinie zur Barrierefreiheit (Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen - European Accessibility Act) um. Ziel ist es, Menschen mit Behinderungen und Menschen mit funktionellen Einschränkungen, wie beispielsweise älteren Menschen, die gleichberechtigte und diskriminierungsfreie Teilhabe am Wirtschaftsleben zu ermöglichen. Es betrifft Hersteller, Händler und Importeure von bestimmten Produkten sowie Dienstleistungserbringende für Verbraucherinnen und Verbraucher.

---

<sup>1</sup> <https://www.omnibusrevue.de/nachrichten/management/omnibusverbaende-eigenheiten-der-busbranche-derzeit-nicht-beruecksichtigt-3546307#:~:text=Omnibusverb%C3%A4nde%3A%20Eigenheiten%20der%20Busbranche%20derzeit%20nicht%20ber%C3%BCcksichtigt,-22.08.2024%2014&text=Die%20Vertreter%20der%20Omnibusverb%C3%A4nde%20aus,Rahmenbedingungen%20f%C3%BCr%20ein%20reisefreundliches%20Europa.>

<sup>2</sup> <https://www.electrive.net/2024/09/13/vdv-umfrage-oePNV-betriebe-beschaffen-eklatant-weniger-e-busse/>

<sup>3</sup> <https://www.omnibusrevue.de/nachrichten/technik/dieselpreis-hoechster-stand-seit-sommer-2024-3607784>

**1. Wie viele Betriebe in Niedersachsen (und für wie viele Fahrzeuge) haben die Auflagen des BFGS bereits umgesetzt oder stehen in der Umsetzung?**

Aktuell werden keine Statistiken zum Umsetzungsstand der Auflagen aus dem BFGS erhoben, um den bürokratischen Aufwand für Unternehmen zu minimieren. Weder der Landesregierung noch den angefragten Branchenverbänden liegen entsprechende Daten vor.

**2. Welche Anforderungen der BSFGV müssen im Einzelnen von den niedersächsischen Beförderungs- und Verkehrsbetrieben erfüllt werden, und wie hoch ist der dadurch entstehende Investitionsaufwand?**

Besondere Anforderungen für Beförderungs- und Verkehrsbetriebe im Luft-, Bus-, Schienen- und Schiffsverkehr, ausgenommen Stadt-, Vorort- sowie Regionalverkehrsdienste, ergeben sich aus § 15 BSFGV. Hiernach muss, u. a. die Bereitstellung von Informationen über die Barrierefreiheit der Verkehrsmittel, der umliegenden Infrastruktur und Gebäude sowie die Unterstützung für Menschen mit Behinderungen oder auch Informationen zu intelligenten Ticketsystemen, wie der elektronischen Reservierung und Buchung von Fahrausweisen, gewährleistet werden.

Zusätzliche Anforderungen an Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdienste gemäß § 16 BSFGV beziehen sich insbesondere auf die Bereitstellung von Selbstbedienungsterminals.

Daten über den insgesamt entstehenden Investitionsaufwand für die niedersächsischen Unternehmen liegen weder der Landesregierung noch den angefragten Branchenverbänden vor.

**3. Wie weit ist die technisch abgesicherte Unterstützung des Galileo-Signals OSNMA (Open Service for Navigation Message Authentication) für V2-Tachographen?**

Der Testbetrieb von OSNMA ist abgeschlossen. Es schließt sich nun ein förmliches Verfahren auf europäischer Ebene an, das mit dem Übergang in den Echtbetrieb endet. Ein genaues Datum hierfür ist nicht bekannt.

**4. Ist die Datenbereitstellung über die intelligenten Fahrtenschreiber dazu angelegt, die „grünen Fahrtenblätter“ zu ersetzen?**

Nein.

Die EU-Fahrtenblätter enthalten über die mittels Fahrtenschreiber erfassten Daten hinaus weitere Angaben, wie z. B. den Veranstalter des Gelegenheitsverkehrs (kann vom Unternehmer abweichen), die Anzahl der Fahrgäste, die Aufnahme- und Absetzungsorte der Fahrgäste oder etwaige Anschlussverbindungen bei einem anderen Unternehmen derselben Gruppe.

**5. Wie viele Beförderungsbetriebe in Niedersachsen hatten seit dem Jahr 2021 für E-Fahrzeuge eine Entlastung der EEG-Umlage erhalten und neu beantragt? Um wie viele Fahrzeuge handelte es sich? Welche Kosten entstanden durch diese Subventionen für die Steuerzahler?**

Für seit dem 1. Januar 2023 gelieferte bzw. verbrauchte Strommengen muss keine EEG-Umlage mehr gezahlt werden. Hierfür hatte sich auch die Landesregierung eingesetzt. Im Jahr 2021 betrug die EEG-Umlage 6,500 ct/kWh. Zum Jahr 2022 wurde sie auf 3,723 ct/kWh abgesenkt und im Jahresverlauf zunächst für die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 2022 auf 0 ct/kWh abgesenkt. Im Anschluss wurde sie endgültig abgeschafft. Seither wird der Ausbau der erneuerbaren Energien aus Mitteln des Bundes finanziert.

Im Rahmen der „Besonderen Ausgleichsregelung“ wurde für bestimmte Unternehmen die EEG-Umlage anteilig begrenzt. Hierzu zählten z. B. auch Verkehrsunternehmen mit E-Linienbussen.

Für deren Umsetzung bestand keine Zuständigkeit des Landes, der Landesregierung liegen hierzu keine weiteren Erkenntnisse vor.

#### **6. Welche wirtschaftlichen Folgen sind für die Bus- und Transportunternehmen nach Einschätzung der Landesregierung durch die steigenden Kraftstoffpreise zu erwarten?**

Der Einkauf von Kraftstoff ist ein wesentlicher Faktor der Fahrzeugkosten bei Bus- und Transportunternehmen. Kurzfristige Preissteigerungen können in der Regel nicht unmittelbar und auch nicht in Gänze auf den Endkundenpreis umgelegt werden, weshalb sich steigende Kraftstoffpreise negativ auf die wirtschaftliche Situation der Bus- und Transportunternehmen auswirken können.

Die Kraftstoffpreise sind in den letzten Jahren insbesondere aufgrund der Preisentwicklung für fossile Energieträger und der Abhängigkeit von fossilen Energieimporten deutlich angestiegen. Der Ausbau der erneuerbaren Energien wirkt hingegen preissenkend. So lag der durchschnittliche Strompreis am Day-Ahead-Markt der Strombörse im Jahr 2024 in Phasen, in denen der Anteil der zentralen erneuerbaren Energieträger Wind und Sonne am Stromverbrauch bei über 50 % lag, bei rund 40 Euro/MWh, und in Phasen, in denen der Anteil der erneuerbaren Energieträger Wind und Sonne unterhalb von 10 % lag, bei rund 145 Euro/MWh (Datenquelle: [www.smard.de](http://www.smard.de)). Die Landesregierung erwartet daher, dass durch die klimapolitisch gebotene Umstellung auf emissionsfreie Antriebe eine positive Auswirkung für die betroffenen Bus- und Transportunternehmen zu verzeichnen ist.

#### **7. Wird sich die Landesregierung für konkrete Bürokratieentlastungen für die Transport- und Busunternehmen beim Bund 2025 einsetzen? Wenn ja, für welche?**

Durch das seit dem 1. Januar 2023 in Kraft befindliche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) sowie durch die bis Mitte 2026 in nationales Recht umzusetzende Richtlinie (EU) 2024/1760 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über die Sorgfaltspflichten von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit (Corporate Sustainability Due Diligence Directive, CSDDD, „EU-Lieferkettenrichtlinie“) entstehen den Unternehmen weitere bürokratische Aufwände.

Aus diesem Grunde hat sich die Niedersächsische Landesregierung des Themas angenommen und z. B. im November 2023 einen Workshop mit betroffenen Unternehmen durchgeführt, der darauf abzielte, geeignete Maßnahmen zur Reduzierung bürokratischer Aufwände zu identifizieren. Die Landesregierung - insbesondere das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung - hat sich seitdem mehrfach, sei es über ein Positionspapier, dem Austausch mit dem zuständigen Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) oder auch im Rahmen von Stellungnahmen in Bundesratsverfahren für eine möglichst bürokratiearme und pragmatische Umsetzung der Lieferkettengesetzgebung eingesetzt und wird dies auch in Zukunft tun.

Um jedoch die bestehenden Belastungen für die deutsche Wirtschaft zu reduzieren und um ein EU-weites Level Playing Field mit Blick auf die Regulierung internationaler Wertschöpfungsketten zu schaffen und somit die Akzeptanz bei den Unternehmen zu erhöhen, sollten in einem ersten Schritt die bereits in Deutschland gesetzlich vorgegebenen Berichtspflichten für Unternehmen im Bereich der Regulierung internationaler Lieferketten ausgesetzt werden, bis eine Harmonisierung mit den Vorgaben aus der Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung erfolgt ist. Die erforderlichen Berichtspflichten sollten im Zuge der Umsetzung in nationales Recht so ausgestaltet werden, dass sie den Berichtspflichten der Nachhaltigkeitsberichterstattung entsprechen, um Doppelarbeit und damit Aufwände für die Unternehmen zu vermeiden.

In der Busbranche ist eines der größten Hemmnisse die vergleichsweise große Zahl an Pflichtfahrstunden in der praktischen Fahrschulausbildung. Dies verursacht nicht nur hohe Kosten, sondern sorgt auch für eine recht lange Fahrausbildungszeit. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wurde auch von Niedersachsen im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2023 gebeten, die Vorgaben für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse D, hier insbesondere die Zahl der Mindestfahrstunden, zu prüfen. Ziel der Prüfung soll eine Optimierung der Fahrschulausbildung für den Busführerschein unter Wahrung der Verkehrssicherheit sein.

**8. Inwieweit werden niedersächsische Bus- und Transportunternehmen von den neuen Auflagen des Energieeffizienzgesetzes (EnEfG) ab 18. Juli 2025 betroffen sein?**

Unternehmen mit einem jährlichen durchschnittlichen Gesamtenergieverbrauch innerhalb der letzten drei abgeschlossenen Kalenderjahre von mehr als 7,5 Gigawattstunden sind verpflichtet, bis zum Ablauf des 18. Juli 2025 ein Energie- oder Umweltmanagementsystem eingerichtet zu haben (§ 8 EnEfG). Daten zum Umsetzungsstand der Auflagen aus dem EnEfG liegen der Landesregierung nicht vor.