

Investitionsbedarf und Förderkulisse

Michael Schmelzle

Referent für Wirtschafts- und Gewerberecht,
WBO

Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG auf Bundesebene

Nationale Beschaffungsquoten

- Bis 31. Dezember 2025: mind. **45 %** saubere Fahrzeuge; mind. Hälfte davon emissionsfreie Fahrzeuge
- Bis 31. Dezember 2030: mind. **65 %** saubere Fahrzeuge; mind. Hälfte davon emissionsfreie Fahrzeuge
- **Geplante Novelle noch in diesem Jahr:** Vorgabe, dass ab 2030 nur noch bilanziell emissionsfreie Fahrzeuge beschafft werden dürfen.

Transformationsziele der Landesregierung (LMG-Entwurf)

- Ab dem 01. Januar 2030 sollen nur noch emissionsfreie (i.S.d. § 2 Nr. 2 SaubFahrzeugBeschG) **Stadtbusse** beschafft werden dürfen.
- Dies soll ab dem 01. Januar 2032 entsprechend auch für **Überlandbusse** gelten.

Wie weit ist der Transformationsprozess?

Kraftfahrt-Bundesamt: Fahrzeugbestand

Land	Kraftstoffart	Kraftomnibusse (01. Juli 2023)	Kraftomnibusse (01. Januar 2019)	Veränderung
Baden- Württemberg	Benzin	10	8	
	Diesel	8.405	8.977	leichter Rückgang
	Gas (insgesamt)	22	56	
	Elektro (BEV)	199	42	fast verfünffacht
	Hybrid (insgesamt)	854	88	
	Sonstige	3	7	
zusammen		9.493	9.178	

Quelle: https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz27_b_uebersicht.html

Förderprogramme im Überblick

Bundesebene



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

- Förderung Alternative Antriebe von
Bussen im Personenverkehr

Landesebene



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

- Förderung umweltfreundlicher
emissionsarmer ÖPNV-Linienbusse
und Bürgerbusse (Busförderung)
- Förderung von Lade- und
Wasserstofftankinfrastruktur

Förderprogramme im Überblick

Bund: Förderung alternative Antriebe von Bussen

- Förderfähig ist insb. die Fahrzeugbeschaffung und die Einrichtung der erforderlichen Infrastruktur
- Fördersätze: Fahrzeugbeschaffung: bis zu 80 % der Investitionsmehrkosten; Infrastruktur: bis zu 60 % (KMU) der zuwendungsfähigen Ausgaben
- Bewertung: im 1. und 2. Förderaufruf „gingen“ lediglich 7,8 % der Zuwendungsmittel (rund 100 Mio. Euro) und 6,9 % der geförderten Batteriebusse (222 Fahrzeuge) nach BW; von den Mitteln bzw. Fahrzeugen entfielen auf **4 private** Unternehmen **11,6 Mio. Euro und 43 Batteriebusse**

Förderprogramme im Überblick

Bund: Förderung alternative Antriebe von Bussen

- Der 3. aktuelle Förderaufruf startete am 20. Juni; Skizzen konnten bis Mitte September eingereicht werden; noch offen, wie viele private Unternehmen eine Förderung erhalten
- Nachricht aus Berlin: im aktuellen Haushaltsentwurf für 2024 sind für die Jahre 2025 bis 2027 lediglich Mittel i.H.v. 71 Mio. Euro hinterlegt; im Haushalt 2023 betrug die Höhe noch 248 Mio. Euro – ein Minus von 70 Prozent!

Förderprogramme im Überblick

Land: Busförderung

Allgemein

- Fördermöglichkeit besteht seit vielen Jahren
- Seit ungefähr 2 Jahren immer mehr „Umstellung“ zu einer reinen Förderung von emissionsfreien und sauberen Fahrzeugen
- In den **Jahren 2021 und 2022** wurden rund 900 Linienbusse gefördert, davon **(nur) rund 130 emissionsfreie Busse** (14 %)

Förderprogramme im Überblick

Land: Busförderung

Förderprogramm 2024

- Gefördert wird die Beschaffung von emissionsfreien und umweltfreundlichen Fahrzeugen
- Einheitlicher Fördersatz: bis zu 80 % der Investitionsmehrkosten (saubere und emissionsfreie Fahrzeuge)
- Kritisch zu sehen ist: (nur) als subsidiäre Förderung zum Bund ausgestaltet; in den Jahren 2024 und 2025 Fördermittel nur i.H.v. insg. 30 Mio. Euro; Abschmelzung der Förderintensität ab 2025 um jährlich 5 %

Förderprogramme im Überblick

Land: Ladeinfrastrukturförderung

- Förderrichtlinie erstmalig veröffentlicht
- Förderfähig sind nicht-öffentliche als auch (teilweise) öffentliche Lade- und Betankungsinfrastruktur
- Einheitlicher Fördersatz: bis zu 75 % der förderfähigen Kosten
- Bewertung: Endschaftsregelung bei ÖDLA stellt eine Hürde dar; keine technologieoffene Ausgestaltung; Betankungsinfrastruktur: ausschließliche Nutzung von grünem Wasserstoff ab 2036 (AGVO-Förderung)

Ohne eine ausreichende und planbare Förderung geht es nicht!

Die Verkehrsunternehmen gehen den Transformationsprozess mit, jedoch ...

- investieren in der Fläche die privaten Unternehmen nur in Vorhaben, die (annähernd) wirtschaftlich sind – eine ausreichende Förderung ist daher das A und O, um einen Anreiz zu schaffen
- muss die Förderlandschaft nachhaltig ausgestaltet sein (Verlässlichkeit und Planbarkeit) – Kürzungen von Fördermitteln führen zu Verunsicherungen und zu einer Investitionszurückhaltung



Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!