

## Berücksichtigung des Fernlinienverkehrs bei der „Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben“ steigert Klimaeffizienz der Fördergelder

### Status Quo: Ungenutztes Potenzial für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor

Der Verkehrssektor steht im Zentrum der deutschen und europäischen Klimaziele. Um Emissionen dauerhaft zu senken, müssen alle Verkehrsträger – auch jene, die bereits heute pro Fahrgastkilometer besonders effizient sind – konsequent weiter dekarbonisiert werden. Busse sind hierfür ein kosteneffizienter Hebel. Vor diesem Hintergrund verfolgt die Bundesregierung das richtige Ziel: den **Markthochlauf klimafreundlicher Busse** zu fördern. In der Umsetzung der grundsätzlich technologieoffenen „*Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen*“ verhindert die derzeitige Ausgestaltung der Förderaufrufe jedoch faktisch den Hochlauf der Antriebswende im Fernlinienverkehr (§ 42a PBefG):

- Die Förderaufrufe unterscheiden nach Einsatzkontext. Die Kategorie „ÖPNV“ wird bedient, bevor „Sonstige Verkehre“, u.a. Fernlinienverkehre, gefördert werden. Da ÖPNV-Anträge das Budget ausschöpfen, kommen Anträge weiterer Kategorien nicht zum Zug.
- Während Unternehmen des ÖPNV neben den Investitionszuschüssen häufig auf Verlustausgleichsmechanismen oder Betriebskostenzuschüsse zurückgreifen können, agiert der Fernlinienverkehr vollständig eigenwirtschaftlich.
- **Konsequenz:** Die massiven Mehrkosten bei der Anschaffung von Bussen mit emissionsfreien Antrieben müssen allein über Fahrgelderlöse gedeckt werden. Dies ist ohne initiale Investitionsförderung im preissensiblen Markt nicht darstellbar. **In der Folge bleiben der Markthochlauf und die Transformation im Sektor aus.**

### 1. Warum der Fernlinienverkehr die Klimaeffizienz der Fördergelder erhöht

Vergleich der Elektrifizierungswirkung:

Kennzahl	ÖPNV-Bus	Fernlinienverkehr	Quellen-Basis
Ø Laufleistung / Jahr	60.000 km	250.000 km	Bundestag WD 5-011-23 / VDV; FlixBus DACH GmbH (eigene Daten)
Verbrauch (Diesel)	38 Liter / 100 km	26 Liter / 100 km	<a href="#">BMV-Daten</a> ; FlixBus DACH GmbH (eigene Daten)
Diesel-Verbrauch / Jahr	22.800 Liter	65.000 Liter	Rechnerisch (Laufleistung × Verbrauch)
CO <sub>2</sub> -Vermeidung / Jahr	~ 74 Tonnen	~ 211 Tonnen	Eigene Berechnung auf Basis: Well-to-Wheel Faktor 3,24 kg CO <sub>2</sub> /Liter
Klima-Hebel	Faktor 1 (Basis)	<b>Faktor 2,85</b>	Effizienzvergleich pro gefördertem Fahrzeug

Um die begrenzten Haushaltsmittel klimawirksam einzusetzen, muss der Hebel der hohen Fahrleistungen von Fernbussen genutzt werden. Unter dem Aspekt der Klimateffizienz der eingesetzten Fördermittel ist ein kategorischer Ausschluss des Fernbusses ineffizient. **Ein Fördereuro im Fernlinienverkehr erzielt eine signifikant höhere CO<sub>2</sub>-Reduktion als im ÖPNV.**

**Fazit: Ein E-Fernbus spart im Schnitt knapp das Dreifache an CO<sub>2</sub> pro Jahr ein wie ein E-ÖPNV-Bus. Die Berücksichtigung dieses Segments steigert die Fördermitteleffizienz des Bundesförderprogramms massiv.**

## 2. Strategische Sicherung des klimafreundlichen Verkehrs und Marktverfügbarkeit

### A. Sicherung des Modal Shift

Ein dieselbetriebener Fernbus ist mit 30–35 g CO<sub>2</sub>/Pkm<sup>1</sup> bereits heute so klimafreundlich wie ein Fernverkehrszug. Er sorgt für die Reduktion von klimaschädlichem Individualverkehr und Flugreisen. Warum ist es trotzdem wichtig, den Weg hin zu Zero-Emission-Fahrzeugen zu ebnen?

- Zukünftige Regulierung für die Erreichung der Klimaziele (z.B. ETS II, Clean Corporate Fleets) wird den Betrieb von Diesel-Flotten verteuern und erschweren.
- Gelingt die Transformation des Sektors mangels Förderung nicht rechtzeitig, droht somit eine Benachteiligung gegenüber Pkw- und Flugverkehr. Die Klimaziele im Verkehrssektor würden dadurch konterkariert.

### B. Marktaktivierung für verfügbare Technologien

Die Technologie ist marktreif. Verschiedene Hersteller haben E-Reisebusse im Portfolio oder sind dabei, diese zu entwickeln.

- Es besteht ein klassisches Henne-Ei-Problem: Ohne verlässliche Förderaussicht zögern Betreiber mit Bestellungen, ohne Bestellungen skalieren Hersteller die Produktion nicht.
- Gleichzeitig investieren privatwirtschaftliche Unternehmen nicht in öffentliche Ladeinfrastruktur, solange die Nachfrage durch Fahrzeuge auf der Straße fehlt, was die Einsatzfähigkeit der E-Busse wiederum massiv einschränkt.

**Fazit: Eine Öffnung der Förderung würde dieses Zögern durchbrechen und den Markthochlauf maßgeblich beschleunigen.**

## Lösungsvorschlag: Anpassung der Förderaufrufe

Um den Fernlinienverkehr in der Förderung zu berücksichtigen sind lediglich zwei Anpassungen in den kommenden Förderaufrufen nötig:

1. Einführung weiterer Förderkategorien (z. B. Fernlinienverkehr nach § 42a PBefG). Eine eigene Kategorie erkennt die spezifische Systemrelevanz des Fernlinienverkehrs an und ermöglicht eine faire Bewertung.
2. Budget-Reservierung (Quote)  
Reservierung eines definierten Mindestanteils des jährlichen Fördervolumens für den Reise-/Fernlinienbusverkehr. Gleichzeitig können nicht abgerufene Mittel nach Fristablauf in den allgemeinen Topf zurückfließen. Dies garantiert Planungssicherheit für Betreiber, ohne Mittel verfallen zu lassen.

---

<sup>1</sup> Quelle: [Umweltbundesamt \(2024\)](#)