

Beschlussvorlage

Kreistag
am 23.07.2026
TOP öffentlich

ÖM
Öffentliche Mobilität

Aktenzeichen: ÖM-851 KTS 2026-
07-23

23.06.2026

5. Förderaufruf des Bundesministeriums für Verkehr zur Umstellung auf Elektrobusse

Anlage(n):

LBO-Pressemitteilung Nr. 2-2026 vom 14.04.2026 - Energiepreisentwicklung.

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag nimmt die Erläuterungen zum aktuellen 5. Förderaufruf des Bundesministeriums für Verkehr zur Umstellung auf emissionsfreie Busse im Öffentlichen Nahverkehr und zur Elektrifizierung weiterer Buslinien im Landkreis Fürstenfeldbruck zur Kenntnis.

Kurze Problembeschreibung und Begründung:

Am 06.05.2026 hat das Bundesministerium für Verkehr im Bundesanzeiger die neue „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ bekanntgegeben. Der entsprechende Förderaufruf mit detaillierten Inhalten (Förderquote, Termine etc.) folgte am 21.05.2026.

<https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2026/044-schnieder-weitere-foerderung-elektrobusse.html>

Um mit den gesamten im Bundeshaushalt bereitgestellten Fördermitteln möglichst viele Antragsteller (in der Regel sind diese Förderaufrufe überzeichnet) bedienen zu können, wird die Förderquote je nach Kategorie maximal 50 bzw. 70 Prozent betragen. Die Förderquote bezieht sich im vorliegenden Fall auf den Unterschied zwischen Kaufpreis Dieselbus und Kaufpreis Batteriebus. Abzugeben ist eine entsprechende Förderskizze bis spätestens 21. Juli 2026. Danach werden die Förderskizzen ausgewählt, für die ein Förderantrag eingereicht werden kann. Erfahrungsgemäß könnte dies im Oktober 2026 der Fall sein. Bei positivem Verlauf käme ein entsprechender Bescheid ggf. im Dezember 2026 oder Anfang 2027.

Für den Landkreis Fürstenfeldbruck bedeutet dies, dass über die MVV GmbH eine Ausschreibung der betreffenden Linien gestartet wird. Nachdem die jeweiligen Ausschreibungsgewinner feststehen, schreiben diese wiederum die Busfahrzeuge aus und die Förderbescheide werden in Abstimmung mit Projektträger Jülich (PtJ) und MVV GmbH an die betreffenden Verkehrsunternehmen übertragen. Die jeweiligen Förderbeträge werden kostenmindernd in die Betriebskosten einkalkuliert und senken über die Vertragslaufzeit (inkl. Verzinsung) kontinuierlich das vom Landkreis zu erstattende Betriebskostendefizit.

Im Falle eines negativen Bescheids kann vom Verkehrsunternehmen auf das Förderprogramm des Freistaats Bayern ausgewichen werden (dies bedingt aber zwingend einen negativen Förderbescheid des Bundes).

Der Landkreis Fürstentfeldbruck hat sich bisher an zwei Förderaufrufen des Bundes zur Elektrifizierung von Buslinien beteiligt und wurde auch jedes Mal mit einer Förderung berücksichtigt:

2022: 4,352 Mio € für 17 Linienbusse und 0,468 Mio € für Ladeinfrastruktur

2025: 2,268 Mio € für 12 Linienbusse

Summe: 7,088 Mio €

Für den 5. Förderaufruf hat die Verwaltung bereits alle erforderlichen Daten eingeholt, zusammen mit der MVV GmbH die Terminplanungen erstellt und im Vorfeld ausführlich die in Frage kommenden Städte und Gemeinden (die die Linien komplett oder tw. finanzieren) informiert und das weitere Vorgehen abgestimmt. Es handelt sich dabei um Eichenau, Germering, Gröbenzell, Olching und Puchheim. Der neue Vertragsbeginn der in Frage kommenden Linien ist 12/2029 (faktisch ab 2030). Sowohl Förderskizze als auch Förderantrag und die Zwischenmeldungen an PtJ übernimmt wie bereits in den letzten Jahren die Kreisverwaltung – natürlich auch für die beteiligten Städte und Gemeinden.

Vor diesem Hintergrund stehen hinsichtlich Umstellung auf E-Busse folgende turnusmäßig anfallenden Ausschreibungen zum Beschluss bzw. zur Vorberatung an (es ist dabei keine vom Landkreis zu finanzierende Angebotsausweitung enthalten):

a) Landkreis FFB finanziert ausschließlich:

- MVV-Regionalbuslinien 833 zwischen Olching und Eichenau und 860 zwischen Olching, Eichenau, Puchheim Ort, Germering und Freiam
- MVV-Regionalbuslinien 862 und 863 zwischen Fürstentfeldbruck, Emmering, Eichenau und Puchheim

b) Landkreis finanziert mit:

- MVV-Regionalbuslinie 832 zwischen Olching, Gröbenzell und Puchheim (Mitfinanzierung Gröbenzell, Olching und Puchheim)
- MVV-Regionalbuslinien 853 und 854 zwischen Puchheim und Germering (Mitfinanzierung Puchheim)

c) Finanzierung ausschließlich durch Kommunen:

- MVV-Regionalbuslinie 834 in Gröbenzell (ausschließlich Gröbenzell, optionale Linie)
- MVV-Regionalbuslinien 851, 858 und 859 in Germering (ausschließlich Germering)
- MVV-Regionalbuslinie 857 in Germering (ausschließlich Germering)
- MVV-Regionalbuslinie 861 in Eichenau (ausschließlich Eichenau, bereits am 09.06.2026 beschlossen)

Mittlerweile ist die Elektrifizierung von Buslinien nicht nur aus Gründen von Klimaschutz und CO₂-Neutralität sinnvoll, sondern insbesondere auch aus wirtschaftlicher Sicht.

Fossile Kraftstoffe bergen erhebliche Preisrisiken und unterliegen aufgrund von internationalen Krisen und Konflikten in den Förderländern immer wieder erheblichen Preisschwankungen, die langfristige und belastbare Kalkulationen kaum mehr möglich machen. Demzufolge zeigt sich für 2026 für das erste Halbjahr, dass der Dieselpreis erhebliche Ausschläge zu verzeichnen hat, während die Strompreise weitgehend stabil geblieben sind.

Dies wirkt sich natürlich auf die jährlichen Preisindexanpassungen aus. Der Faktor Energie kommt hier mit 20 Prozent Gewichtung hinsichtlich der km-Entgelte zum Tragen. Das bedeutet, dass sich der bei den Dieselpreisen für die nächsten Jahre zu vermutende höhere Anstieg entsprechend auf die jährlichen Preisanpassungen auswirkt. Bei einem 10-Jahres-Vertrag bspw. kann hier der voraussichtlich weniger stark ansteigende oder ggf. sogar noch sinkende Strompreis im Vergleich zum Dieselpreis bei den jährlichen Betriebskosten zu einem Turnaround während der Vertragslaufzeit führen.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang der Inhalt der Pressemitteilung des Landesverbandes der Bayerischen Omnibusunternehmen e.V. (LBO) vom 14.04.2026, der sich darin aus wirtschaftlichen Gründen ausdrücklich für die Umstellung der Fahrzeuge auf alternative Antriebe ausspricht (s. Anlage). Auf Seite 2 heißt es:

„Wir erleben innerhalb weniger Jahre bereits zum zweiten Mal einen massiven Preisschock bei fossilen Energieträgern. Wenn wir die Antriebswende jetzt nicht konsequent vorantreiben, ist das wirtschaftlich und energiepolitisch grob fahrlässig“, betont LBO-Geschäftsführer Stephan Rabl. Die technologischen Möglichkeiten sowie die Verfügbarkeit alternativer Antriebe im öffentlichen Personenverkehr sind bereits heute weit entwickelt.

„Die Antriebswende ist nicht nur klimapolitisch notwendig, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll“, so Brodschelm weiter. „Wer unabhängiger von fossilen Energieträgern wird, reduziert gleichzeitig seine Anfälligkeit gegenüber geopolitischen Risiken.“

Hinzu kommt die künftige CO₂-Bepreisung inkl. Zertifikate-Handel, die Stand jetzt für eine zusätzliche Steigerung des Dieselpreises sorgen werden.

Zudem werden viele Busfahrzeughersteller wegen der hohen Entwicklungskosten keine Euro7-Linienbusse mehr entwickeln und auf den Markt bringen, sondern gleich komplett auf alternative Antriebe umstellen.

Beispiel MAN: <https://www.electrive.net/2023/06/05/man-wird-keine-euro-7-busse-auf-die-strasse-bringen/>

Beispiel Daimler (Citaro): <https://www.youtube.com/watch?v=ku2TgzTcjhI>

Als Schwellenjahr gilt allgemein 2030, was bedeutet, dass dann von den Buskunden (ÖPNV-Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen) verstärkt Batteriebusse nachgefragt werden. Aufgrund zu erwartender Lieferverzögerungen und einer gesteigerten Nachfrage dürfte dann bei den Fahrzeugen nach den bisher kontinuierlich wirkenden Preissenkungen wieder ein Preisanstieg (erhöhte Nachfrage, begrenztes Angebot) einsetzen. Insofern mag es wirtschaftlicher sein, sich das Preisniveau von 2028/2029 mittels 10-Jahresvertrag zu sichern.

Gesetzliche Regelungen sehen für ÖPNV-Aufgabenträger in den kommenden Jahre außerdem einen höheren Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen vor. Beispiel clean vehicle directive (cvd) und Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive.html>

Sollte die Bundesrepublik die geforderten Quoten nicht einhalten können und von der EU sanktioniert werden, können mögliche Strafzahlungen an die Länder bzw. diejenigen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weitergereicht werden, die ihrerseits die Quoten ggf. nicht einhalten.

Bisherige Beschlüsse wurden zu dieser Sache gefasst:

01. Sitzung des MEUPA vom 06.07.2025 mit folgendem Ergebnis: nur Kenntnisnahme

01. Sitzung des KA vom 20.07.2025: Ergebnis bei Vorlagenerstellung noch nicht bekannt

Vermerk: Kreistagsreferent(in) zur Kenntnis gegeben:

Herrn Kreisrat Hubert Ficker
Herrn Kreisrat Engelbert Jais
Herrn Kreisrat Max Keil
Herrn Kreisrat Andreas Magg

Finanzielle Auswirkungen:

Keine, da nur Kenntnisnahme

Personelle Auswirkungen:

Keine

Auswirkungen auf das Klima:

zu erwarten: ☐ positiv* ☐ negativ* ☒ keine

*Erläuterung siehe Begründung

Keine, da nur Kenntnisnahme

Beratungsergebnis: Mit _____ Stimmen für den Beschlussvorschlag
Mit _____ Stimmen für folgenden geänderten Beschlussvorschlag