

Antrag

des Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Förderungen für Bus, Lkw und Pkw mit klimaschonenden Antrieben: Entlastung für Käufer oder Subvention für Hersteller?

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Förderprogramme seit 2016 für die Neuanschaffung von Fahrzeugen mit klimaschonenden Antriebstechnologien – wie zum Beispiel Elektroantriebe – auf Landes- und Bundesebene bestanden und bestehen (bitte auf Busse, Lkw und Pkw getrennt eingehen);
2. wie sich im Vergleich zur Situation in Baden-Württemberg der Endpreis für Kraftfahrzeugewerber nach ihrer Kenntnis in europäischen Ländern darstellt, in denen es keine staatlichen Förderungen für die Neuanschaffung von Fahrzeugen mit klimaschonenden Antriebstechnologien gibt (bitte auf Busse, Lkw und Pkw getrennt eingehen);
3. wie sich die Preise für neu angeschaffte E-Autos seit dem Aussetzen der Bundesförderung im Land entwickelt haben (falls zutreffend, bitte auch unterschiedliche Phasen der Preisentwicklung angeben);
4. wie sich in diesem Zeitraum hierzu im Vergleich die Kundenpreise für E-Autos nach ihrer Kenntnis in anderen europäischen Ländern bei der Neuanschaffung von E-Autos entwickelt haben (bitte auf Länder mit und ohne staatliche Förderungen für den Neuerwerb eingehen);
5. ob es nach Einschätzung der Landesregierung Anzeichen dafür gibt, dass Hersteller von Bussen, Lkw und Pkw die Fördermittel in ihre Preisgestaltung einkalkulieren, sodass Endkunden trotz Förderung nur einen reduzierten tatsächlichen Preisvorteil erhalten;
6. inwiefern die gewährten Förderungen zu einer Reduzierung der Verkaufspreise für die Endkunden führen;

7. inwiefern die bestehenden Landesförderungen für die Neuanschaffung von Fahrzeugen mit klimaschonenden Antriebstechnologien daraufhin überprüft werden, ob sie die angestrebten Ziele erreichen;
8. welche konkreten Ausgestaltungen von staatlichen Förderungen ihrer Ansicht nach am ehesten dazu geeignet sind, primär den Anschaffungspreis für den Endkunden im Land zu senken;
9. welche Maßnahmen sie ergreift oder plant, um sicherzustellen, dass die Fördermittel am Ende zu einer finanziellen Entlastung der Käufer führen.

4.4.2025

Dörflinger, Bückner, Hartmann-Müller,
von Loga, Dr. Pfau-Weller, Schuler CDU

Begründung

Staatliche Förderungen für die Neuanschaffung von Fahrzeugen mit klimaschonenden Antriebstechnologien sollen den Strukturwandel hin zu einer Mobilität der Zukunft beschleunigen, indem sie die finanzielle Belastung für Käufer reduzieren. Dadurch sollen Kaufentscheidungen ausgelöst werden, um die Nachfrage anzukurbeln. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass diese Fördermittel zuvorderst den Endkunden zugutekommen. Mit diesem Antrag wird erfragt, welche Auswirkungen die Förderungen tatsächlich haben und welche Maßnahmen die Landesregierung ergreift, um sicherzustellen, dass die Förderungen am Ende zu finanziellen Entlastungen für die Käufer führen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. April 2025 Nr. VM4-0141.5-31/115/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche Förderprogramme seit 2016 für die Neuanschaffung von Fahrzeugen mit klimaschonenden Antriebstechnologien – wie zum Beispiel Elektroantriebe – auf Landes- und Bundesebene bestanden und bestehen (bitte auf Busse, Lkw und Pkw getrennt eingehen);*

Zu 1.:

Im Folgenden werden jeweils ausgewählte Förderprogramme auf Landes- und Bundesebene genannt. Es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit.

Auf Landesebene können insbesondere folgende Förderprogramme genannt werden:

Förderprogramm	Fahrzeugart
BW-e-Gutschein	Pkw
E-Taxi und E-Carsharing	Pkw
BW-e-Pflegefahrzeuge	Pkw
BW-e-Solargutschein	Pkw
Elektrifizierung Landesflotte	Pkw
BW-e-Nutzfahrzeuge	Lkw
BW-e-Trucks	Lkw
LGVFG Busförderung (ÖPNV)	Busse
E-Bus-Förderung	Busse

Auf Bundesebene können insbesondere folgende Förderprogramme genannt werden. Es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit.

Förderprogramm	Fahrzeugart
Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge	Lkw
Umweltbonus	Pkw
Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr	Busse

2. wie sich im Vergleich zur Situation in Baden-Württemberg der Endpreis für Kraftfahrzeugkäufer nach ihrer Kenntnis in europäischen Ländern darstellt, in denen es keine staatlichen Förderungen für die Neuanschaffung von Fahrzeugen mit klimaschonenden Antriebstechnologien gibt (bitte auf Busse, Lkw und Pkw getrennt eingehen);

Zu 2.:

Ein belastbarer und quantitativer Vergleich der Endpreise (im Sinne realer Kundennettopreise) für Kraftfahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebstechnologien (in der Praxis aktuell v. a. batterieelektrische Pkw, Busse oder Lkw) zwischen Deutschland (konkret Baden-Württemberg) und europäischen Ländern ohne direkte Kaufprämien ist nach derzeitiger Kenntnislage nicht möglich. Die Gründe hierfür liegen in einer Kombination aus mangelnder Datenverfügbarkeit, erheblicher Heterogenität der nationalen Förder- und Steuersysteme sowie dynamischen Preisbildungsmechanismen aufseiten der Hersteller.

Aktuell gibt es nach Erkenntnissen der Landesagentur e-mobil BW kein EU-Mitgliedsland, das vollständig auf öffentliche Anreizinstrumente für klimafreundliche Fahrzeuge verzichtet. Zwar bestehen in einzelnen Ländern wie Dänemark, Finnland oder der Slowakei keine direkten Kaufprämien für bestimmte Fahrzeugkategorien, insbesondere im Bereich der Nutzfahrzeuge, jedoch greifen fast überall indirekte Förderinstrumente wie Steuererleichterungen (z. B. bei der Zulassungs- oder Kfz-Steuer), reduzierte Mehrwertsteuersätze, beschleunigte Abschreibungen oder Investitionszuschüsse. Diese wirken sich effektiv teilweise auf die realen Erwerbskosten und teilweise die Total Cost of Ownership (TCO), also die Gesamtkosten eines Produkts während dessen Lebenszyklus, aus.

Vor dem Hintergrund dieser strukturellen Unterschiede und der fehlenden länderübergreifend vergleichbaren Datengrundlage ist ein sachgerechter Vergleich der Kundennettopreise/Endpreise für klimafreundliche Pkw, Lkw und Busse nicht möglich. Insbesondere fehlen öffentlich zugängliche, modellbezogene und zeitlich differenzierte Preisangaben, die zwischen verschiedenen nationalen Förder- und Steuerregimen sinnvoll differenzieren könnten. Ebenso wenig existieren standardisierte Indikatoren, die sämtliche indirekten Anreize – etwa Steuervorteile, Dienst-

wagenregelungen oder Leasingkonditionen – abbilden würden. Eine methodisch fundierte quantitative Aussage zum Preisunterschied klimafreundlicher Fahrzeuge zwischen Baden-Württemberg und den genannten Ländern ohne direkte Kaufprämien kann daher nicht getroffen werden.

3. wie sich die Preise für neu angeschaffte E-Autos seit dem Aussetzen der Bundesförderung im Land entwickelt haben (falls zutreffend, bitte auch unterschiedliche Phasen der Preisentwicklung angeben);

Zu 3.:

Nach dem Auslaufen der Bundesförderung für Nullemissionsfahrzeuge (faktisch hauptsächlich batterieelektrische Fahrzeuge, BEV) im Dezember 2023 zeigt sich nach den Erkenntnissen der Landesagentur e-mobil BW für Baden-Württemberg wie auch für den Gesamtmarkt keine einheitliche Preisentwicklung. Die Preisreaktionen verlaufen differenziert nach Fahrzeugsegment, Preisklasse und herstellerspezifischer Preisstrategie. Eine valide Bewertung der Effekte des Förderstopps ist methodisch nur möglich, wenn identische Modelle mit vergleichbarer Ausstattung unter gleichen Marktbedingungen gegenübergestellt werden. Diese Voraussetzung ist faktisch nicht gegeben: Viele Hersteller haben zum Jahreswechsel 2023/2024 Modellpflegen vorgenommen, Ausstattungsvarianten angepasst, Batteriespezifikationen verändert oder bestehende Modellreihen durch Nachfolger ersetzt. Gleichzeitig sind neue Fahrzeuge auf den Markt gekommen, während andere entfallen sind. Hinzu kommt, dass keine systematisch erfassten Daten zu realen Transaktionspreisen/Kundennettopreisen (inkl. Rabatten, Leasingkonditionen, Händler-nachlässen) öffentlich verfügbar sind. Insofern ist jede isolierte Aussage über den Effekt des Förderstopps auf den Pkw-Listenpreis mit Unsicherheiten behaftet und erlaubt keine umfassende Generalisierung.

Unter Berücksichtigung dieser Einschränkungen lassen sich dennoch einige grundlegende Entwicklungen skizzieren, die sich aus verschiedenen Quellen ableiten lassen. Eine modellbezogene Analyse von 119 batterieelektrischen Pkw, für die sowohl im Jahr 2023 (Förderzeitraum) als auch 2024 (nach Förderende) Grundpreise vorlagen, erlaubt vorsichtige Aussagen zu Grundpreisveränderungen. Die Daten basieren auf der ADAC-Autokostenübersicht¹ für Q3/Q4 2023 (Stand Januar 2024) und Q3/Q4 2024 (Stand Oktober 2024). Die mittleren Preisveränderungen in Abhängigkeit vom ehemaligen Förderstatus lauten wie folgt:

- Nicht förderfähige BEV (>65 000 Euro): Ø +2 284 Euro
- BEV mit früherem Förderanspruch (40 000 bis 65 000 Euro, 4 500 Euro Förderung): Ø bis 1 215 Euro
- BEV unter 40 000 Euro (3 000 Euro Förderung): Ø bis 578 Euro

Diese Ergebnisse deuten auf eine teilweise preisliche Kompensation des weggefallenen Förderbetrags im mittleren und unteren Segment durch den Anbieter hin. Hochpreisige Fahrzeuge, die nie förderfähig waren, zeigen dagegen eine moderate Preissteigerung. Zu beachten ist: Bei 23 der analysierten Modelle (davon 21 im förderbaren Segment) kam es im Vergleichszeitraum zu technischen oder ausstattungsbezogenen Änderungen (z. B. Batteriegröße, Serienumfang, Streichung günstiger Basismodelle), die einen direkten Preisvergleich erschweren. Zudem handelt es sich um Listenpreise, nicht um real gezahlte Kaufpreise. Entsprechend sind diese Zahlen jedoch mit Vorsicht zu interpretieren, da sie weder die tatsächlichen Transaktionspreise (etwa infolge von Leasingraten, Rabatten, Händler-nachlässen) noch Veränderungen in der Ausstattungsstruktur widerspiegeln.

Darüber hinaus ist der Anteil neuer bzw. entfallener Modelle in den entsprechenden Preisbereichen erheblich. So stieg im Vergleich von 2023 zu 2024 allein die Zahl der Modelle zwischen 40 000 und 65 000 Euro von 74 auf 102, während bei den günstigeren Fahrzeugen der ersten Förderstufe (Grundpreis bis 40 000 Euro) im gleichen Zeitraum die Modellanzahl von 21 auf 26 zunahm. Einige Modelle,

¹ <https://assets.adac.de/Autodatenbank/Autokosten/autokostenuebersicht.pdf>

die 2023 noch unter der 40 000-Euro-Grenze lagen, sind jedoch wegen höherwertiger Serienausstattung in eine teurere Kategorie aufgerückt, wodurch ein unverfälschter Vorher-Nachher-Vergleich nur eingeschränkt realisierbar ist.

Unmittelbar nach dem Förderstopp im Dezember 2023 kam es zu kurzfristigen Marktreaktionen. Mehrere Hersteller gewährten Übergangsrabatte oder übernahmen den weggefallenen staatlichen Anteil temporär, etwa bei Volkswagen oder Mercedes-Benz. Tesla hatte bereits zuvor die Listenpreise gesenkt. Leasingangebote wurden ebenfalls gezielt zur Abfederung des Nachfrageeinbruchs eingesetzt. Im weiteren Jahresverlauf 2024 stieg laut Center of Automotive Management (CAM) der volumen- und modellgewichtete Durchschnittspreis für BEV in Deutschland laut Marktanalysen auf rund 56 669 Euro brutto (+7,5 Prozent gegenüber 2023). Der gewichtete Einstiegspreis stieg auf rund 47 209 Euro (+3,8 Prozent). Ursachen waren u. a. der Wegfall günstiger Kleinwagen (z. B. Renault Zoe, Smart EQ for-two), ein wachsender SUV-Anteil mit höherem Preisniveau, sowie Ausstattungsaufwertungen im Serienumfang. Zugleich verstärkte sich der Trend zu indirekten Preisanreizen: Einzelne Modelle wurden mit deutlichen Rabatten beworben, z. B. Hyundai Ioniq 5 (-27,5 Prozent) und BMW i4 (-22 Prozent). In höherpreisigen Segmenten hielten viele Hersteller die Listenpreise formal stabil, gaben jedoch höhere Nachlässe im Vertrieb, insbesondere im Flotten- und Leasinggeschäft. Ein zusätzlicher methodischer Befund: Seit 2024 verzichteten zahlreiche Hersteller auf die Veröffentlichung offizieller Listenpreise (z. B. im Agenturvertrieb), insbesondere bei Modellen mit stark variabler Ausstattung. Dadurch entfällt eine zentrale Referenzgröße für Preisanalysen. Auch durchschnittliche Marktpreise aus Onlineportalen oder Verbandsdatenbanken erlauben meist keine Differenzierung nach Ausstattungsmerkmalen oder regionalen Rabatten.

Für das laufende Jahr 2025 erwarten Branchenanalysen weiter rückläufige Preise, insbesondere im mittleren und unteren Marktsegment. Die ab 2025 geltenden strengeren CO₂-Flottengrenzwerte auf EU-Ebene verpflichten die Hersteller zu einem höheren Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen im Neufahrzeugmix. Dies dürfte zu einer intensivierten Rabattpolitik im weiteren Jahresverlauf führen und damit zu den gewünschten, sinkenden Verbraucherpreisen. Hinzu kommen strukturelle Kostensenkungen im Bereich der Batterieproduktion, insbesondere durch den zunehmenden Einsatz von LFP-Technologie (Lithium-Eisenphosphat), der laut Marktbeobachtungen bereits 2024 zu einem Rückgang der Batteriekosten um rund 20 Prozent geführt hat. Auch die rückläufigen Kosten bei Batterien geben den Herstellern einen Spielraum Bruttolistenpreise und Kundennettopreise weiter zu senken.

Aufgrund der zunehmend ambitionierteren CO₂-Flottengrenzwerte in der EU ab 2025 müssen höhere Anteile der neu zugelassenen Fahrzeuge elektrisch angetrieben werden. Im EU-Durchschnitt wird für 2025 ein BEV-Anteil von rund 20 %, für 2030 von rund 55 Prozent und für 2035 schließlich von 100 Prozent erwartet. Diese Ziele dürften das Angebot an batterieelektrischen Modellen weiter erhöhen und gleichzeitig den Preisdruck im Markt verstärken. Gleichzeitig beobachten Branchenexpertinnen und -experten, dass wiederkehrende Diskussionen über neue oder verlängerte Kaufprämien potenzielle Käufer verunsichern können: Verbraucherinnen und Verbraucher warten gegebenenfalls auf eine Neuauflage staatlicher Förderprogramme, anstatt kurzfristig zu kaufen.

4. wie sich in diesem Zeitraum hierzu im Vergleich die Kundenpreise für E-Autos nach ihrer Kenntnis in anderen europäischen Ländern bei der Neuanschaffung von E-Autos entwickelt haben (bitte auf Länder mit und ohne staatliche Förderungen für den Neuerwerb eingehen);

Zu 4.:

Wie in Fragen 2 und 3 ausgeführt, ist eine umfassende und belastbare länderübergreifende Analyse der Endkundenpreise von emissionsfreien Fahrzeugen im Zeitraum nach Auslaufen der Bundesförderung (2023 bis 2025) nicht möglich.

5. *ob es nach Einschätzung der Landesregierung Anzeichen dafür gibt, dass Hersteller von Bussen, Lkw und Pkw die Fördermittel in ihre Preisgestaltung einkalkulieren, sodass Endkunden trotz Förderung nur einen reduzierten tatsächlichen Preisvorteil erhalten;*

Zu 5.:

Hierzu liegen dem Ministerium für Verkehr keine Erkenntnisse vor. Eine Beeinflussung erscheint nur bei längerfristigen und flächendeckenden Förderungen grundsätzlich denkbar (z. B. Umweltbonus Bund). Bei punktuellen und regional begrenzten Förderungen von spezifischen Fahrzeugarten und Anwendungsfällen wie sie vom Ministerium für Verkehr konzipiert wurden, erscheint ein Einkalkulieren der Fördermittel in die Preisgestaltung der Hersteller eher unwahrscheinlich.

6. *inwiefern die gewährten Förderungen zu einer Reduzierung der Verkaufspreise für die Endkunden führen;*

Zu 6.:

Für den Endkunden reduziert sich letztlich der Verkaufspreis um den Förderbetrag.

7. *inwiefern die bestehenden Landesförderungen für die Neuanschaffung von Fahrzeugen mit klimaschonenden Antriebstechnologien daraufhin überprüft werden, ob sie die angestrebten Ziele erreichen;*

Zu 7.:

Die Landeshaushaltsordnung fordert bei Förderprogrammen die Überprüfung des Erfolgs der Förderung im Rahmen einer Erfolgskontrolle. Die Erfolgskriterien werden in den Förderaufrufen und den Zuwendungsbescheiden festgeschrieben und nach Vorlage des Verwendungsnachweises überprüft.

8. *welche konkreten Ausgestaltungen von staatlichen Förderungen ihrer Ansicht nach am ehesten dazu geeignet sind, primär den Anschaffungspreis für den Endkunden im Land zu senken;*

Zu 8.:

Die konkrete Ausgestaltung hängt von der Markthochlaufphase ab. Während zu Beginn durch Anschubförderungen der Kaufpreis für Fahrzeuge sinkt, bieten sich anschließend nachhaltig wirkende steuerliche Vorteile an, z. B. Senkung der Kfz-Steuer.

9. *welche Maßnahmen sie ergreift oder plant, um sicherzustellen, dass die Fördermittel am Ende zu einer finanziellen Entlastung der Käufer führen.*

Zu 9.:

Bei der Konzipierung von Förderprogrammen werden die Eckpunkte im Sinne eines Anreiz- und Anschubeffekts so entwickelt, dass am Ende möglichst eine Entlastung für die Käufer entsteht. Hierbei werden Kaufpreisförderungen immer nur in speziellen Fällen und für bestimmte Zielgruppen entwickelt (siehe auch Antwort zu Frage 5).

Hermann

Minister für Verkehr