



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
CSU-FW Fraktion
Rathaus
Marienplatz 8

80331 München

Datum
04.11.2025

Auswirkungen des Bundeshaushalts 2024 auf Projekte in München

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

Anfrage Nr. 20-26 / F 00871 von Herrn StR Manuel Pretzl vom 22.02.2024, eingegangen am 22.02.2024

Sehr geehrter Herr Stadtrat Pretzl,

wir bitten die verspätete Beantwortung zu entschuldigen. Wir bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung.

In Ihrer Anfrage vom 22.02.2024 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

„Am 02.02.2024 haben der Bundestag und der Bundesrat den Haushalt 2024 beschlossen. Hierbei kam es auch zu Kürzungen bei verschiedenen Förderprogrammen in den Bereichen Klimaschutz, ÖPNV sowie im Schienen- und Radverkehr.“

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Die darin aufgeworfenen Fragen beantworte ich wie folgt:

Zu den im Einzelnen gestellten Fragen haben uns die Beteiligten folgende Informationen weitergeleitet:

Frage 1:

„Welche Auswirkungen haben die Kürzungen im Bereich Klimaschutz (beispielsweise der Gebäudesanierung) im Bundeshaushalt 2024 auf Projekte der Landeshauptstadt München und der Eigenbetriebe bzw. Beteiligungsgesellschaften?“

Antwort der SWM/MVG:

„Die SWM/MVG nutzen im Rahmen der Elektrifizierung ihrer Busflotte u.a. Förderprogramme des Bundes, um Beschaffungskosten anteilig gegenzufinanzieren. Die Ausfinanzierung bereits bewilligter Fördervorhaben erfolgt auf Grundlage des Haushalts 2024 und ist somit derzeit nach unserer Kenntnis sichergestellt. Die Bundesregierung stellt allerdings die Übernahme der Mehrkosten der E-Mobilität in Höhe von bis zu 80 % ab 2026 ein. Wenn und soweit sowohl die Bundesregierung an ihrem Förderstopp als auch die SWM/MVG an der geplanten Elektrifizierung ihrer Busflotte festhielten, entstünden SWM/MVG eine Finanzierungslücke im mittleren zweistelligen Millionenbereich. Bei den Kooperationspartnern im Busbereich ist im Zuge der Elektrifizierung der Busflotte ebenfalls mit einer Finanzierungslücke in ähnlicher Größenordnung zu rechnen.“

Antwort des Baureferates:

„Im Bereich Klimaschutz werden bei den Hochbaumaßnahmen die technischen Voraussetzungen der einschlägigen Förderprogramme durch das Baureferat geprüft und bei Eignung eines Projektes die Förderanträge unter der Federführung der Stadtkämmerei gestellt. Der Bereich der Neubauförderung (Klimafreundlicher Neubau - KFN) wurde vom 14.12.2023 bis zum 19.02.2024 aufgrund ausgeschöpfter Bundeshaushaltsmittel ausgesetzt. Als im Februar der Bundeshaushalt 2024 verabschiedet wurde, standen für die Förderung wieder Gelder zur Verfügung. Ab dem 20.02.2024 konnte die KFN-Förderung wieder beantragt werden. Die technischen Fördervoraussetzungen und Zuschussbeträge sind gleichgeblieben.

Im Zusammenhang mit der dritten Frage an den Oberbürgermeister („Welche Auswirkungen haben die Kürzungen im Bereich des Radverkehrs auf die Projekte der Landeshauptstadt München?“) äußert sich das Baureferat folgendermaßen.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat die Antrags- und Bewilligungspause aufgehoben, die zentral für alle BMWK-Förderprogramme im Klima- und Transformationsfonds (KTF) verhängt worden war. Damit können auch wieder Anträge in den Förderprogrammen Kommunalrichtlinie, investive kommunale Klimaschutz-Modellprojekte, Klimaschutz durch Radverkehr, innovative Klimaschutzprojekte und E-Lastenfahrradrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) gestellt werden.

Radverkehrsprojekte der LHM werden u. a. nach der Kommunalrichtlinie gefördert. Die Beantragung der Fördermittel erfolgt durch die Stadtkämmerei. Die Einreichung von Anträgen und deren Bewilligung ist wieder möglich. Die Gewährung eines förderunschädlichen vorzeitigen Maßnahmenbeginns kann wieder erfolgen. Anträge, die bis zum 04.12.2023 eingegangen sind (Antragspause), haben Bestand, befinden sich weiterhin in der Bearbeitung und müssen nicht neu gestellt werden. Die Kürzungen bei verschiedenen Förderprogrammen in den Bereichen Klimaschutz, ÖPNV sowie im Schienen- und Radverkehr haben daher keine Auswirkung auf die Förderung der Radverkehrsprojekte der LHM.“

Antwort des Referates für Klima- und Umweltschutz:

„Grundsätzlich stellt die Förderlandschaft des Bundes eine essenzielle Grundlage für die Erreichung der städtischen Klimaschutzziele dar. Ohne deren zuverlässige Fortsetzung, mindestens im vollen bisherigen Umfang, sind die Ziele für die LH München nur schwer erreichbar.

Die Förderprogramme des Bundes richten sich dabei an unterschiedliche Akteure. Über die Bedeutung und Inanspruchnahme von Förderprogrammen, die sich nicht an Kommunen, sondern an private Akteure richten, liegen dem RKU nur unzureichende Informationen vor. Auf diese Förderprogramme wird daher im Folgenden nur ergänzend eingegangen.

Eine wesentliche Rolle für den Klimaschutz im Gebäudebereich spielt sicherlich die Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG), die teilweise mit dem Münchner Förderprogramm für Klimaneutrale Gebäude (FKG) gekoppelt ist. Die schon vor dem Bundesverfassungsgericht (BVG)-Urteil diskutierten Änderungen im BEG wurden jetzt größtenteils umgesetzt. Auch wenn die geplanten Ausweitungen zur Stärkung der Baukonjunktur zurückgenommen und die vorgesehenen Mittel um zwei Milliarden Euro gekürzt wurden, bleiben immerhin 16,7 Milliarden für 2024 im Topf.

Ein wesentlicher Baustein für die Erreichung der Klimaziele in Wärmesektor ist - vor allem für die Stadtwerke München - die Bundesförderung für effiziente Wärmenetze (BEW). Die Fortführung des BEW war zwischenzeitlich unklar, soll aber nach neuesten Informationen fortgesetzt werden. Nichtsdestotrotz ist die Höhe der in Aussicht gestellten Mittel für die Höhe der notwendigen Investitionen in die Wärmewende in München und andernorts unzureichend (3 Mrd. € von 2022 bis 2026 gegenüber Forderungen (z.B. des DSt) von 3 Mrd. € / a).

Ein weiteres Risiko durch das Urteil des BVG ergibt sich dadurch, dass nach Abschaffung der Erneuerbare-Energien (EEG)-Umlage Anfang 2023 die EEG-Vergütungen jetzt aus dem Bundeshaushalt finanziert werden müssen. Für 2024 gibt es Schätzungen für einen Finanzierungsbedarf zwischen 10 und 27 Mrd. €. Sollte dieser nicht abgedeckt sein, würde dies den weiteren Ausbau der Photovoltaik (PV) deutlich einschränken. Es bleibt abzuwarten, ob hier alternative Finanzierungs- und Fördermodelle umgesetzt werden.

Durch das Hinauszögern und der Unklarheit des weiteren Vorgehens bei den geplanten Gesetzesänderungen zu den Solarpaketen 1 und 2 ist außerdem eine große Verunsicherung im PV-Markt zu spüren. Dies zeigt sich aktuell deutlich im Rückgang des PV-Zubaus bei Balkonkraftwerken sowie großen PV-Anlagen im Stadtgebiet München.

Das Förderprogramm Klimaneutrale Antriebe, in dessen Rahmen vom RKU u.a. Lastenpedelecs gefördert werden, wird zu 100 % durch kommunale Mittel finanziert. Es wird somit völlig unabhängig vom Förderstopp auf Bundesebene umgesetzt. Die Möglichkeit zur Antragstellung wird wie geplant bis zum 31.12.2025 oder bis zum Ausschöpfen der Finanzmittel fortgesetzt. Der Fördertopf beläuft sich auf 15 Millionen Euro im Zeitraum von 2022 bis 2026.

Neben den oben dargestellten Förderprogrammen ist vor allem bedauerlich, dass Hilfen der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) für energetische Quartierssanierungen gestoppt worden sind. Die Energetische Stadtsanierung - Zuschuss (KfW 432) ist wesentlich für die Quartiersarbeit des RKU und der Quartiersansatz ein wesentliches Umsetzungsinstrument auf dem Weg zur Klimaneutralität. Statt der Bundesförderung sollen wohl alle Kommunen (ausgeschüttet über die Länder) 500 Mio. Euro vom Bund bekommen; Geld, das aus der Umsatzbesteuerung kommt und zweckgebunden für die Wärmeplanung ausgegeben werden muss (vgl. Öko-Zentrum NRW).

Das KfW-Programm 432 gewährt einen Zuschuss von bis zu 75% der förderfähigen Kosten bei der Erstellung integrierter Quartierskonzepte (Teil A). Beim Sanierungsmanagement in der Umsetzungsphase (Teil B) werden 70 T € p.a. für die Dauer von in der Regel 3 Jahren, maximal über die Dauer von 5 Jahren, gefördert. Durch den verhängten Förderstopp für dieses Zuschussprogramm sind vom RKU derzeit zwei konkrete Aufträge für die Erstellung integrierter Quartierskonzepte betroffen, die vorbereitet werden.

Um im Zeitplan für die Quartiersentwicklung zu bleiben, hat das RKU entschieden, für diese beiden Projekte die Gesamtkosten der Konzepterstellung aus dem Klimabudget zu finanzieren. Im PLAN befinden sich ebenfalls zwei Quartierskonzepte kurz vor der Antragsstellung bei der KfW, die bereits vom Lenkungskreis Quartier beschlossen wurden.

Das RKU hofft, dass jenseits der Bundesmittel für die Wärmeplanung das KfW-Förderprogramm 432 bald wieder freigeschaltet wird, und für die im Jahr 2024 geplanten weiteren integrierten Quartierskonzepte ein Förderantrag gestellt werden kann. Gleiches gilt für die Antragstellung des Sanierungsmanagements. Das Förderprogramm 432 der KfW ist budgetär nicht unbedeutend für die Umsetzung des integrierten Quartiersansatzes und mitentscheidend für die LH München, um die Klimaneutralitätsziele zu erreichen.

Darüber hinaus sollte zur FKG-Förderung ergänzend erwähnt werden:

Der zwischenzeitliche Förderstopp von Energieberatungen für Wohngebäude (EBW) konnte vollständig von der „eigenen“ FKG-Sanierungsberatung aufgefangen werden. In München standen somit lückenlos Fördergelder für die Sanierungsberatung zur Verfügung.“

Frage 2:

„Welche Auswirkungen haben die Kürzungen im Bereich des Schienenverkehrs und des ÖPNV auf Projekte der Landeshauptstadt München, vor allem auch bei der MVG, und Projekten der Deutschen Bahn im Stadtgebiet?“

Antwort der SWM/MVG:

„SWM/MVG sind davon nur im Rahmen des in Frage 1 genannten Förderprogramms der Bundesregierung zur E-Mobilität betroffen. D.h. im Zuge der Elektrifizierung der Busflotte, soweit für geplante Busbeschaffungen noch keine Förderbescheide ergangen sind. Die Festsetzung der Förderanteile innerhalb des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (Bundes-GVFG) ist gesetzlich abgesichert und somit nicht betroffen.“

Antwort des Mobilitätsreferates:

Im Bereich der Schienenverkehrsförderung kam es zwar zu einem Rückgang der Mittel, allerdings fielen die Mittel für die Schiene im Bundeshaushalt 2024 durch eine Eigenkapitalerhöhung und die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung insgesamt um mehrere Milliarden Euro höher aus als im Bundeshaushalt 2023. Trotzdem bleibt der identifizierte Finanzierungsbedarf für die Schiene die nächsten Jahre weiterhin ungedeckt. Der Stadt liegen keine Informationen vor, welche Baumaßnahmen bei der Deutschen Bahn Priorität genießen und aus welchen Töpfen diese Maßnahmen finanziert werden (können). Konkrete Auswirkungen der Kürzungen des Bundeshaushaltes 2024 auf Projekte der Deutschen Bahn im Stadtgebiet sind der Landeshauptstadt München nicht bekannt. Wir bitten Sie, sich zur Beantwortung Ihrer Frage an die Deutsche Bahn zu wenden.

Frage 3:

„Welche Auswirkungen haben die Kürzungen im Bereich des Radverkehrs auf die Projekte der Landeshauptstadt München?“

Antwort des Mobilitätsreferates:

„Die Beantragung von Fördermitteln im Bereich des Radverkehrs erfolgt durch die Stadtkämmerei und das Baureferat.

Antwort der Stadtkämmerei:

„Im Bereich des Radverkehrs sind die Projekte der Landeshauptstadt München zunächst hinsichtlich einer Zuwendungsfähigkeit nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - BayGVFG zu prüfen.

Ist eine Förderung nach BayGVFG nicht möglich, beantragt die SKA-2-22 in Abstimmung mit dem Baureferat/ Tiefbau Bundesmittel im Rahmen der Nationalen Klimaschutz Initiative (NKI)

– Kommunalrichtlinie nach dem Subsidiaritätsprinzip. In dem nach der Kommunalrichtlinie für den Radverkehr einschlägigen Förderschwerpunkt „4.2.5 Maßnahmen zur Förderung Klimafreundlicher Mobilität“ erfolgte seit Beginn der aktuellen Programmlaufzeit, d.h. ab dem 01. Januar 2022, keine Richtlinienänderung.

Seit dem Ende einer nach dem Bundesverfassungsgerichtsurteil vom 15.11.2023 verfügten Antragspause werden deswegen unverändert Förderanträge für den Radverkehr gestellt und bewilligt.“

Antwort des Baureferates:

„Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat die Antrags- und Bewilligungspause aufgehoben, die zentral für alle BMWK-Förderprogramme im Klima- und Transformationsfonds (KTF) verhängt worden war. Damit können auch wieder Anträge in den Förderprogrammen Kommunalrichtlinie, investive kommunale Klimaschutz-Modellprojekte, Klimaschutz durch Radverkehr, innovative Klimaschutzprojekte und E-Lastenfahrradrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) gestellt werden.

Radverkehrsprojekte der LHM werden u. a. nach der Kommunalrichtlinie gefördert. Die Beantragung der Fördermittel erfolgt durch die Stadtkämmerei. Die Einreichung von Anträgen und deren Bewilligung ist wieder möglich. Die Gewährung eines förderunschädlichen vorzeitigen Maßnahmenbeginns kann wieder erfolgen. Anträge, die bis zum 04.12.2023 eingegangen sind (Antragspause), haben Bestand, befinden sich weiterhin in der Bearbeitung und müssen nicht neu gestellt werden. Die Kürzungen bei verschiedenen Förderprogrammen in den Bereichen Klimaschutz, ÖPNV sowie im Schienen- und Radverkehr haben daher keine Auswirkung auf die Förderung der Radverkehrsprojekte der LHM.“

Ich hoffe, dass ich Ihre Fragen gemäß den obigen Ausführungen hiermit zufriedenstellend beantworten konnte.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent