

Stellungnahme

September 2026

Vom Förderimpuls zur Modellregion: Autonomes Fahren braucht einen größeren Rahmen

Zusammenfassung

Bitkom begrüßt, dass das Bundesministerium für Verkehr das autonome Fahren früh in der Amtszeit von Bundesverkehrsminister Steffen Bilger aufgreift und mit dem neuen Förderaufruf einen konkreten Impuls setzt. Als gezielte Beschaffungsförderung kann der Aufruf einzelne Vorhaben im ÖPNV und Güterkraftverkehr voranbringen. Den Anspruch, Modellregionen aufzubauen und autonome Mobilität vom Pilotprojekt in die breite Anwendung zu überführen, kann er in seiner jetzigen Ausgestaltung nicht einlösen. Dafür braucht es im nächsten Schritt ein eigenständiges, langfristig finanziertes Programm für wenige Modellregionen mit verkehrlich relevanten Flottengrößen und einer Förderung, die Fahrzeug, Infrastruktur und Betrieb zusammen finanziert.

Für den Förderaufruf des BMV stehen bis zu 14 Millionen Euro für 2027 und 2028 zur Verfügung. Anträge können vom 1. September bis zum 15. Oktober 2026 gestellt werden. Gefördert werden bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben; die Förderung ist auf höchstens 750.000 Euro bei DAWI-De-minimis und 300.000 Euro bei der allgemeinen De-minimis-Regelung je Antragsteller begrenzt. Förderfähig sind investive Ausgaben für die Beschaffung und die Umrüstung von Fahrzeugen. Bei geleasteten Fahrzeugen können unter bestimmten Voraussetzungen investive Umrüstungsausgaben gefördert werden. Der laufende Betrieb ist ausgenommen.

Förderrahmen und Skalierungsanspruch passen nicht zusammen

Bei einer Obergrenze von 750.000 Euro je Antragsteller ermöglichen die Förderbedingungen rechnerisch nur punktuelle Beschaffungen und Kleinstflotten.

Gleichzeitig nennt der Aufruf eine relevante Fahrzeugzahl, Skalierungspotenzial, wirtschaftliche Effizienzvorteile und zusammenhängende Strukturen als Auswahlkriterien. Dieser Anspruch ist richtig. Unter den gesetzten finanziellen Bedingungen ist er jedoch kaum erreichbar. Damit setzt der Förderaufruf auf kleinteilige Einzel- und Demonstrationsprojekte, anstatt die für den Markthochlauf erforderliche Nachfrage zu bündeln.

Gerade für die Industrie liegt darin ein entscheidendes Problem: Hersteller benötigen verlässliche Abnahme- und Planungsperspektiven, um in die Entwicklung zur Marktreife, Typgenehmigung und den Aufbau entsprechender Produktionskapazitäten zu investieren. Einzelne Kleinstflotten und kurzfristige Förderzusagen schaffen diese Sicherheit nicht.

Hinzu kommt das kurze Antragsfenster von rund sechs Wochen, das den Aufbau abgestimmter Vorhaben mehrerer Partner erschwert. Damit droht eine Verteilung der Mittel auf einzelne, nur begrenzt miteinander verbundene Vorhaben. Skaleneffekte entstehen so nicht.

Die Förderung endet dort, wo der Betrieb beginnt

Autonomer Betrieb setzt neben dem Fahrzeug technische Aufsicht, Leitstelle, digitale Infrastruktur, qualifiziertes Personal, Connectivity, Versicherung und Wartung voraus. Der Aufruf verlangt diese Strukturen, schließt ihre Finanzierung aber weitgehend aus. Der Bewilligungszeitraum endet mit der Inbetriebnahme; dort beginnt die dreijährige Zweckbindung. Die Antragsteller tragen die Betriebskosten dieser drei Jahre allein, obwohl gerade diese Kosten über die Wirtschaftlichkeit autonomer Angebote entscheiden.

Förderung erreicht viele potenzielle Antragsteller nicht

Hinzu kommt, dass ein erheblicher Teil der potenziellen Antragsteller die Förderung voraussichtlich gar nicht oder nur in sehr begrenztem Umfang nutzen kann. Grund dafür ist insbesondere die Ausgestaltung über die De-minimis-Regelungen: Die Förderobergrenzen müssen unter Einbeziehung sämtlicher De-minimis-Beihilfen der vergangenen drei Jahre und verbundener Unternehmen eingehalten werden. Gerade Unternehmen, die bereits andere Förderungen erhalten haben, verfügen dadurch nicht über ausreichend beihilferechtlichen Spielraum, um die Förderung in Anspruch zu nehmen.

Damit entsteht ein doppeltes Problem: Die Förderung ist für den Aufbau relevanter Flotten zu klein und steht zugleich nicht allen potenziellen Vorhabenträgern in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Der Förderaufruf droht dadurch gerade diejenigen Strukturen nicht zu erreichen, die für eine breite Skalierung autonomer Mobilität besonders relevant wären.

Was jetzt folgen muss

Der Förderaufruf sollte als erster Baustein verstanden werden. Für die Umsetzung der Modellregionen-Zusage aus dem Koalitionsvertrag braucht es nun ein eigenständiges Rahmenprogramm. Autonomes Fahren ermöglicht neue Verkehrskonzepte und Geschäftsmodelle, die bestehende Angebote verbessern und einen konkreten Mehrwert für Nutzerinnen und Nutzer schaffen können. Dieses Innovationspotenzial wird im aktuellen Förderaufruf nur begrenzt adressiert und sollte in wenigen gezielt ausgewählten Modellregionen unter realen Bedingungen ermöglicht werden. Bitkom hat die dafür notwendigen Eckpunkte im Positionspapier »Autonomes Fahren skalieren: Modellregionen als Motor für den flächendeckenden Einsatz« dargelegt:

- **Wenige Regionen gezielt auswählen:** Die Mittel sollten auf drei bis maximal fünf Modellregionen konzentriert werden. Erforderlich sind verbindliche Ziele über die gesamte Laufzeit und eine koordinierte Zusammenarbeit von Bund, Ländern, Kommunen und Verkehrsunternehmen.
- **Fahrzeug, Integration und Betrieb gemeinsam finanzieren:** Förderfähig müssen neben der Fahrzeugbeschaffung auch Systemintegration, betriebliche und digitale Infrastruktur sowie Betriebskosten sein. Bund und Länder sollten hierfür einen mehrjährigen Rahmen schaffen, der zugleich private Investitionen mobilisiert.
- **Den Weg in den Regelbetrieb phasenweise absichern:** Das Programm sollte drei Phasen verbindlich hinterlegen: Vorbereitung mit Systementwicklung, Genehmigungen und Betriebsaufbau, danach fahrerloser kommerzieller Betrieb mit schrittweiser Skalierung, schließlich die Überführung in dauerhafte Verkehrsangebote. Der Rechtsrahmen muss dazu passen, insbesondere über die anstehende Novelle der AFGVB und die Experimentierklausel des Personenbeförderungsgesetzes.
- **Verkehrlich relevante Flotten und übertragbare Erkenntnisse schaffen:** Modellregionen müssen reale Nachfrage bedienen und unterschiedliche Räume und Angebotsformen abdecken, von urbanen Zentren bis zum ländlichen Raum und von Linien- bis zu On-Demand-Verkehren. Nur dann entstehen belastbare Erkenntnisse zu Akzeptanz, Kosten, Betrieb und Skalierbarkeit.
- **Nachfrage bündeln und Bestellungen ermöglichen:** Modellregionen sollten ihren Fahrzeugbedarf gemeinsam ausschreiben können und Bestellungen an Produktmeilensteine wie die Typgenehmigung knüpfen. Betreiber erhalten damit früher Zugang zur Technologie und Hersteller Planungssicherheit.

Bitkom regt an, die Erfahrungen aus dieser Förderrunde zügig auszuwerten und gemeinsam mit Ländern, Kommunen, Verkehrsunternehmen und Technologieanbietern ein Modellregionen-Programm im nächsten Haushalt zu verankern.

Bitkom vertritt mehr als 2.300 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 700 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

Herausgeber

Bitkom e.V.

Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

Ansprechpartner

Paul Hannappel | Bereichsleiter Automotive & Logistics

T +49 30 27576-130 | p.hannappel@bitkom.org

Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Automatisiertes, vernetztes & autonomes Fahren

Copyright

Bitkom 2026

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.