

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/6110 –

Aktueller Bestand und Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben

Vorbemerkung der Fragesteller

Busse, insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr, sind ein umweltfreundliches Verkehrsmittel und können bei CO₂-neutralem Betrieb zu echten Vorreitern im Klimaschutz werden. Für die Bewältigung der Antriebswende benötigen die Kommunen und Verkehrsunternehmen nach Ansicht der Fragestellenden eine verlässliche finanzielle Unterstützung durch den Bund.

Mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) werden feste Quoten für die Beschaffung sauberer PKW sowie leichter und schwerer Nutzfahrzeuge vorgegeben. Am 31. Dezember 2025 ist der erste im SaubFahrzeugBeschG festgeschriebene, verbindliche Referenzzeitraum ausgelaufen, weshalb nach Ansicht der Fragestellenden eine Bilanz der bisherigen Förderung sowie Entwicklung der Zulassung von Elektrobussen und Bussen mit alternativen Antrieben angezeigt ist.

1. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahlen der zugelassenen Dieselbusse, batterieelektrischen Busse, Oberleitungsbusse, Hybridbusse, Wasserstoffbusse und Busse, die mit HVO100-Kraftstoff betrieben werden, in Deutschland seit 2021 entwickelt (bitte nach Bundesländern, Jahren sowie getrennt nach Bussen des öffentlichen Personennahverkehrs und anderen Bussen aufschlüsseln)?

Die Technologieentwicklung der Antriebsarten seit 2021 für die jeweiligen Länder ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Land	Antriebsart	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Baden-Württemberg	Andere	12	12	13	13	15	16
	Diesel	7 768	8 125	8 351	8 313	8 239	8 184
	Elektro	82	114	153	237	285	466
	Flüssiggas/Erdgas	41	38	22	19	14	19
	Hybrid	360	493	712	1 029	1 110	1 194
	Wasserstoff	9	7	7	17	34	55

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. Juni 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Land	Antriebsart	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Bayern	Andere	8	8	9	9	10	13
	Diesel	11 950	12 714	12 990	12 997	12 861	12 956
	Elektro	68	142	206	371	480	779
	Flüssiggas/Erdgas	287	281	263	235	219	195
	Hybrid	438	747	872	1 141	1 222	1 390
	Wasserstoff	2	2	2	13	28	34
Berlin	Andere	3	3	2	2	1	1
	Diesel	2 145	2 160	2 088	2 156	2 099	1 983
	Elektro	139	140	141	230	231	284
	Flüssiggas/Erdgas	1	1	–	1	2	1
	Hybrid	2	5	20	42	99	116
Brandenburg	Andere	8	7	7	9	6	6
	Diesel	2 317	2 356	2 408	2 421	2 402	2 583
	Elektro	21	23	25	22	33	49
	Flüssiggas/Erdgas	32	32	21	22	22	21
	Hybrid	20	47	100	120	138	156
	Wasserstoff	–	1	2	8	8	52
Bremen	Andere	2	2	2	2	2	2
	Diesel	420	401	397	359	348	325
	Elektro	–	–	15	20	20	70
	Flüssiggas/Erdgas	2	2	2	2	2	2
	Hybrid	43	65	84	112	113	118
	Wasserstoff	–	–	3	7	7	10
Hamburg	Andere	3	2	2	3	3	3
	Diesel	2 065	2 075	2 043	2 030	1 964	1 906
	Elektro	77	177	234	418	585	717
	Flüssiggas/Erdgas	4	3	3	5	5	5
	Hybrid	63	60	75	68	44	42
	Wasserstoff	–	–	–	–	–	5
Hessen	Andere	6	7	7	4	4	3
	Diesel	4 956	5 106	5 074	5 144	5 035	5 008
	Elektro	65	188	245	265	299	337
	Flüssiggas/Erdgas	118	101	88	84	79	79
	Hybrid	70	135	216	263	389	407
	Wasserstoff	6	16	29	31	47	62
Mecklenburg-Vorpommern	Andere	4	4	4	4	7	7
	Diesel	1 565	1 617	1 705	1 721	1 712	1 696
	Elektro	7	23	59	68	81	96
	Flüssiggas/Erdgas	23	34	41	36	35	31
	Hybrid	2	7	23	49	57	64
	Wasserstoff	–	–	–	–	55	55
Niedersachsen	Andere	7	8	7	6	8	9
	Diesel	6 846	7 147	7 212	7 125	7 068	6 908
	Elektro	71	112	210	240	252	388
	Flüssiggas/Erdgas	87	86	83	82	78	74
	Hybrid	306	444	561	714	796	932
	Wasserstoff	–	–	–	4	4	16
Nordrhein-Westfalen	Andere	16	13	12	11	15	15
	Diesel	15 354	15 848	15 916	15 823	15 641	15 325
	Elektro	140	234	297	401	564	970
	Flüssiggas/Erdgas	100	91	102	115	132	95
	Hybrid	636	889	1 065	1 218	1 316	1 416
	Wasserstoff	48	76	107	128	226	428

Land	Antriebsart	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Rheinland-Pfalz	Andere	6	7	7	6	7	10
	Diesel	5 287	5 541	5 827	5 608	5 690	5 510
	Elektro	7	6	56	79	123	208
	Flüssiggas/Erdgas	6	6	5	6	3	3
	Hybrid	97	268	325	519	668	917
	Wasserstoff	–	–	1	1	6	14
Saarland	Andere	1	3	2	2	2	1
	Diesel	1 071	1 136	1 103	1 070	1 089	1 041
	Elektro	–	–	4	6	28	39
	Flüssiggas/Erdgas	20	15	15	1	1	1
	Hybrid	8	41	47	71	71	79
	Wasserstoff	–	–	–	–	–	13
Sachsen	Andere	12	13	15	16	15	16
	Diesel	3 434	3 628	3 731	3 696	3 654	3 589
	Elektro	5	25	62	66	68	141
	Flüssiggas/Erdgas	39	33	29	33	35	36
	Hybrid	58	82	87	209	223	310
	Wasserstoff	–	–	–	–	–	–
Sachsen-Anhalt	Andere	7	7	8	14	14	15
	Diesel	2 019	2 083	2 151	2 111	2 105	2 152
	Elektro	–	–	5	20	20	21
	Flüssiggas/Erdgas	156	129	109	88	82	74
	Hybrid	15	63	111	124	141	147
	Wasserstoff	–	–	–	–	1	2
Schleswig-Holstein	Andere	–	–	–	–	1	2
	Diesel	2 247	2 215	2 223	2 146	2 122	2 116
	Elektro	32	79	148	177	232	286
	Flüssiggas/Erdgas	3	2	2	2	1	1
	Hybrid	87	205	233	260	275	281
	Wasserstoff	2	2	2	2	17	14
Sonstige	Diesel	72	73	73	73	73	71
	Elektro	–	–	–	–	–	1
	Hybrid	–	3	3	3	3	3
	Wasserstoff	–	–	–	–	1	1
Thüringen	Andere	11	9	11	10	8	10
	Diesel	1 980	2 066	2 143	2 155	2 136	2 103
	Elektro	13	24	24	31	31	42
	Flüssiggas/Erdgas	14	10	7	4	23	32
	Hybrid	14	20	26	27	37	41
	Wasserstoff	–	–	–	3	3	9

2. Für wie viele Busse der folgenden Typen wurden seit 2021 jeweils Zuwendungen des Bundes bewilligt (bitte nach Bundesländern, Jahren und Förderprogrammen aufschlüsseln)
- batterieelektrische Busse,
 - Oberleitungsbusse,
 - Hybridbusse,
 - Wasserstoffbusse und
 - Busse, die mit HVO100 betrieben werden?

Eine Förderung von konventionellen Oberleitungs- und Hybridbussen sowie Bussen, die mit HVO100 betrieben werden, war nicht Fördergegenstand der Richtlinie. Gefördert wurden Batteriebusse (inklusive Batterie-Oberleitungs-

busse), Brennstoffzellenbusse (inklusive Brennstoffzelle als Range-Extender) und anfänglich Biomethan-Busse mit Nutzung von 100 Prozent Biomethan.

Land	Antriebsart	2021	2022	2023	2025
Baden-Württemberg	Batteriebus	80	131	22	121
	Batterie-Oberleitung	46			
	Brennstoffzellenbusse	8			29
Bayern	Batteriebus	353	176	36	314
	Brennstoffzellenbusse	12	6		
Berlin	Batteriebus	429			9
Brandenburg	Batteriebus	16	33	40	59
	Brennstoffzellenbusse	11	35		
Bremen	Batteriebus	50			
	Brennstoffzellenbusse	3			
Hamburg	Batteriebus	605	34	10	103
	Brennstoffzellenbusse	14			
Hessen	Batteriebus	26	3	52	69
	Brennstoffzellenbusse	33			6
Mecklenburg-Vorpommern	Batteriebus	12	4		15
	Biomethan-Bus	12			
	Brennstoffzellenbusse	52			
Niedersachsen	Batteriebus	134	4	115	156
	Brennstoffzellenbusse			3	
Nordrhein-Westfalen	Batteriebus	105	137	57	521
	Brennstoffzellenbusse	221	28		140
Rheinland-Pfalz	Batteriebus		56	16	163
Saarland	Batteriebus	20	15		33
	Brennstoffzellenbusse		28		
Sachsen	Batteriebus	25	4	9	88
	Biomethan-Bus	10			
Sachsen-Anhalt	Batteriebus				14
Schleswig-Holstein	Batteriebus	70	27		21
	Brennstoffzellenbusse	10			
Thüringen	Batteriebus				26

3. Wie hat sich die Höhe der durchschnittlichen Zuwendung pro Bus bei den folgenden Typen jeweils seit 2021 entwickelt (bitte nach Jahren und Förderprogrammen aufschlüsseln)
- batterieelektrische Busse,
 - Oberleitungsbusse,
 - Hybridbusse,
 - Wasserstoffbusse und
 - Busse, die mit HV100 betrieben werden?

Die durchschnittliche Zuwendung hat sich seit Start des Förderprogramms je nach Technologie um eine Größenordnung von 15 bis 30 Prozent reduziert. Eine Übersicht der Zuwendungen pro Bus enthält die nachfolgende Tabelle.

Jahr	Durchschnittliche Zuwendung pro Batteriebus	Durchschnittlich Zuwendung pro Batterie-OL-Bus	Durchschnittliche Zuwendung pro Brennstoffzellenbus	Durchschnittliche Zuwendung pro Biomethan-Bus (nur 1. Aufruf)
2021	286 631,21 Euro	313 391,30 Euro	288 412,02 Euro	11 753,00 Euro
2022	268 549,39 Euro		306 474,23 Euro	

Jahr	Durchschnittliche Zuwendung pro Batteriebus	Durchschnittlich Zuwendung pro Batterie-OL-Bus	Durchschnittliche Zuwendung pro Brennstoffzellenbus	Durchschnittliche Zu- wendung pro Biomethan- Bus (nur 1. Aufruf)
2023	269 907,56 Euro		288 000,00 Euro	
2025	199 614,44 Euro		247 182,86 Euro	

4. Für wie viele Busse der folgenden Typen wird jeweils die Bewilligung von Zuwendungen derzeit noch geprüft (bitte nach Bundesländern und Förderprogrammen aufschlüsseln)
- batterieelektrische Busse,
 - Oberleitungsbusse,
 - Hybridbusse,
 - Wasserstoffbusse und
 - Busse, die mit HVO100 betrieben werden?

Derzeit werden keine Bewilligungen geprüft.

5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Höhe der Beschaffungskosten für Busse der folgenden Typen in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren und Antriebsarten aufschlüsseln)
- batterieelektrische Busse,
 - Oberleitungsbusse,
 - Hybridbusse,
 - Wasserstoffbusse,
 - Busse, die mit HVO100 betrieben werden und
 - Dieselsbusse?

Eine jahresgenaue Aufteilung der Anschaffungskosten von Bussen der verschiedenen Antriebsarten liegt der Bundesregierung nicht vor.

6. Welche Förderaufrufe des Bundes zur Förderung von batterieelektrischen Bussen gab es seit dem Jahr 2021, und aus welchen Haushaltstiteln wurden die Mittel der Förderung gespeist?

Seit Einführung der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr am 7. September 2021 hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) sieben Förderaufrufe umgesetzt. Technologisch beinhalten dieser Aufrufe auch immer Batteriebusse. Die Förderung wurde aus dem Sondervermögen Klima- und Transformationsfonds (KTF) des Einzelplans 60 finanziert (Kapitel 6092, Titel 89309 und Kapitel 6092, Titel 89302). Folgende Aufrufe wurden durchgeführt:

Datum	Inhalt
09/2021	Beschaffung von Fahrzeugen und Infrastruktur
09/2021	Machbarkeitsstudien
05/2022	Beschaffung von Fahrzeugen und Infrastruktur
12/2022	Machbarkeitsstudien
06/2023	Beschaffung von Fahrzeugen und Infrastruktur
07/2025	Beschaffung von Fahrzeugen und Infrastruktur
05/2026	Beschaffung von Fahrzeugen und Infrastruktur

7. Wurde in der Vergangenheit Geld aus der Aufbau- und Resilienzfazilität zur Förderung batterieelektrischer Busse aufgewendet?

Anteilig wurden die Fahrzeug-Beschaffungen aus den Förderaufrufen September 2021, Mai 2022 und Juni 2023 im Deutschen Aufbau und Resilienzplan (DARP) mit Mitteln aus dem Aufbauprogramm Aufbau- und Resilienzfazilität kofinanziert. Die Infrastrukturbeschaffung und Studien wurden nicht mit DARP-Mitteln finanziert.

8. Wann plant die Bundesregierung erneute Förderaufrufe zur Förderung von batterieelektrischen Bussen, und welches Finanzvolumen ist dafür vorgesehen?

Das BMV hat am 21. Mai 2026 einen Förderaufruf zur Beschaffung von Fahrzeugen und Infrastruktur veröffentlicht. Ziel ist eine kontinuierliche Förderung mit jährlichen Förderaufrufen. Hierfür sind auf Grundlage des Bundeshaushalts 2026 bis zu 500 Mio. Euro vorgesehen.

9. Aus welchem Haushaltstitel plant die Bundesregierung, die Förderung batterieelektrischer Busse nach 2026 zu speisen?

Die Förderung wird aus dem Sondervermögen Klima- und Transformationsfonds (KTF) des Einzelplans 60 finanziert (Kapitel 6092, Titel 89309 und Kapitel 6092, Titel 89302).

10. Wie verteilen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die derzeit zugelassenen batterieelektrischen Busse auf die verschiedenen Hersteller (bitte getrennt nach Bussen des öffentlichen Personennahverkehrs und anderen Bussen aufschlüsseln)?

Zum 1. Januar 2026 sind 4 894 batterieelektrische Busse im Bestand in Deutschland. Darin sind folgende Hersteller maßgeblich (Anteil über 5 Prozent) vertreten: Daimler Buses (inklusive EvoBus) mit 42,2 Prozent, MAN mit 17,3 Prozent, VDL mit 11,1 Prozent, Solaris mit 9,1 Prozent, BYD mit 5,9 Prozent und Ebusco mit 5,7 Prozent. Eine Unterscheidung der Einsatzzwecke der Busse (ÖPNV, sonstige Verkehre) kann anhand der vorliegenden Daten nicht vorgenommen werden.

11. In welchen zehn Städten sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit die meisten batterieelektrischen Busse zugelassen?

Zum 1. Januar 2026 sind in Hamburg, Berlin, Kiel, München, Köln, Nürnberg, Wiesbaden, Münster, Mainz und Osnabrück die meisten batterieelektrischen Busse zugelassen.

12. Welche Position vertritt die Bundesregierung zu der Studie „Klimabilanz von Biodiesel und HVO auf Basis von gebrauchtem Pflanzenöl (UCO)“ (www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/DUH_ifeu_Studie_THG-Bilanz_UCO_FINAL.pdf), und sieht die Bundesregierung vor, HVO100-Kraftstoffe auch weiterhin als saubere Antriebsart einzustufen?

a) Wenn ja, weshalb?

- b) Wenn nein, wann soll die entsprechende gesetzliche Anpassung erfolgen?

Die Fragen 12 bis 12b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung bewertet nicht die Studien von Dritten.

13. Welche alternativen Antriebsarten sollen zukünftige Förderungen erhalten?

In der am 6. Mai 2026 veröffentlichten Förderrichtlinie des BMV sind als Fördergegenstand in Bezug auf die Fahrzeuge die Beschaffung von Bussen der folgenden Antriebssysteme (oder deren Umrüstung) benannt:

- Batterieelektrische Antriebe (Batteriebus, Batterieoberleitungsbus),
- Brennstoffzellenbasierte Antriebe (Brennstoffzellenbusse, Batteriebusse mit Brennstoffzellen als Range-Extender).

14. Welche Laufzeiten sind für zukünftige Förderrichtlinien vorgesehen, und bis wann sollen diese Förderrichtlinien erarbeitet worden sein?

Die am 6. Mai 2026 im Bundesanzeiger veröffentlichte neue Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens ihrer beihilferechtlichen Grundlage (AGVO) zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten und damit bis zum 30. Juni 2027 befristet. Sollte sich die beihilferechtliche Grundlage nicht ändern oder diese verlängert werden, verlängert sich die Richtlinie entsprechend, allerdings nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus. Bei Änderungen der AGVO ist eine beihilferechtliche Anpassung der Richtlinie geplant.

