E-Bus-Förderung: Investitionen in den Wirtschaftsstandort, Beschäftigung und Klimaschutz

15 Oktober 2026



Einleitung

Die Elektrifizierung der Stadtbusflotten gehört zu den sichtbarsten Erfolgen der investiven Förderpolitik im Verkehrssektor in Deutschland der letzten Jahrzehnte. Innerhalb weniger Jahre ist aus einem Nischenmarkt ein etablierter Markt mit hoher Dynamik geworden, in dem deutsche Hersteller eine führende Rolle einnehmen. Möglich wurde dies vor allem durch eine stabile und verlässliche Unterstützung des Bundes, die auch über Regierungswechsel hinweg Planungssicherheit für Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Industrie geschaffen hat.

Der Entwurf des Bundeshaushalts 2027 sieht nun jedoch eine drastische Reduzierung dieser Förderung vor. Die vorliegende Ausarbeitung zeigt, was dies vor allem für den Markthochlauf, Beschäftigung und für den Industriestandort Deutschland bedeutet. Anhand von drei Szenarien wird dargestellt, welche Finanzierung welchen Hochlauf ermöglicht und welche Effekte auf Wertschöpfung, Beschäftigung und Klima damit verbunden sind. Grundlage sind der E-Bus-Radar 2026 von PwC Deutschland (PwC) sowie eine PwC-Szenariorechnung auf Basis öffentlicher Quellen und eigener Analysen bzw. Modellannahmen.

Der E-Bus-Markt: eine industriepolitische Erfolgsgeschichte

Der Bestand emissionsfreier Busse in Deutschland ist in den vergangenen Jahren mit durchschnittlich rund 48 % pro Jahr exponentiell gewachsen. Ende 2025 waren bundesweit rund 4.750 batterieelektrische Busse, Brennstoffzellenbbusse und Oberleitungsbusse im Einsatz. Damit fahren bereits 14 % der gesamten Flotte emissionsfrei. Noch deutlicher zeigt sich die Dynamik bei den Neuzulassungen: 2025 war mit 1.397 von rund 2.900 neuen Stadtbussen fast jeder zweite neuzugelassene Stadtbus elektrisch (48 %).

Marktentwicklung von Bussen mit emissionsfreien Antrieben in Deutschland:

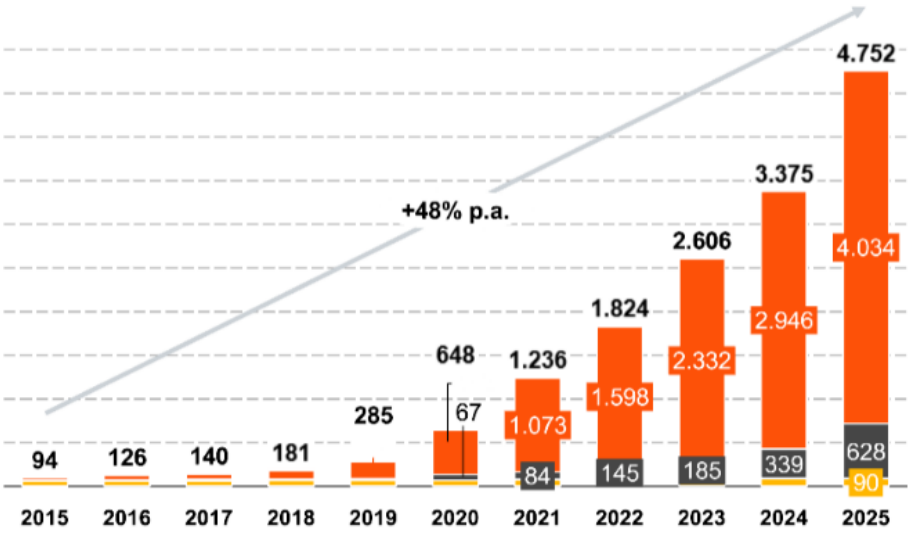


Abbildung 1: Bestand emissionsfreier Busse in Deutschland (jeweils Jahresende); Quelle: PwC E-Bus-Radar 2026

Von diesem Hochlauf profitiert in besonderem Maße die heimische Industrie. Daimler Buses und MAN sind die klaren Marktführer, auch IVECO produziert in Deutschland. Rund 72 % der Fahrzeuge stammen von diesen Herstellern, europäische Hersteller insgesamt liefern über 85 %. Die Förderung war dabei eine zentrale Erfolgsvoraussetzung: Rund 70 % des E-Bus-Bestands 2025 wurden mit Bundesmitteln gefördert. Entscheidend war nicht allein die Höhe der Förderung, sondern ihre Kontinuität und Verlässlichkeit. Sie hat zunächst die Entwicklung der Fahrzeuge und anschließend den Markthochlauf unterstützt – und so den Aufbau eines leistungsfähigen Industrie- und Zuliefernetzwerks in Deutschland ermöglicht, das über den Busmarkt hinaus im weltweiten Nutzfahrzeugmarkt erfolgreich wettbewerbsfähige Produkte liefert.

Wertschöpfung und Beschäftigung entlang der Lieferkette

Hinter dem E-Bus-Hochlauf steht eine breite deutsche Wertschöpfungskette – von den Fahrzeugherstellern über Zulieferer für bspw. Antriebe und Komponenten bis hin zu Anbietern von Lade- und Werkstattinfrastruktur. Im Segment der Stadtbusse wurden in Deutschland im Jahr 2025 nach eigenen Berechnungen rund **1,6 bis 2,0 Mrd. €** an Wertschöpfung erwirtschaftet, einschließlich indirekter Effekte bei Zulieferern. Dies entspricht einer Beschäftigung von rund **10.300 bis 12.600 Arbeitsplätzen**. Der Stadtbusmarkt ist damit bereits heute ein relevanter Faktor für Wirtschaft und Beschäftigung in Deutschland.

Die Umstellung ist regulatorisch vorgegeben – die Finanzierung muss Schritt halten

Die Antriebswende im Busverkehr ist keine freiwillige Leistung der Kommunen, sondern durch europäisches und nationales Recht sowie politische Zielsetzungen vom Bund vorgegeben. Aus den bestehenden Zielvorgaben lässt sich ableiten, wie viele E-Busse jährlich beschafft werden müssen:

- **Clean Vehicles Directive bzw. Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (VO EU 2019/1161):** 65 % der neu beschafften Stadtbusse müssen sauber sein, die Hälfte davon emissionsfrei. Daraus ergibt sich ein Bedarf von rund 950 bis 1.900 E-Bussen pro Jahr.
- **Klimaschutzprogramm des Bundes:** Bis 2030 sollen 50 % der Stadtbusse elektrisch fahren. Dies erfordert rund 2.550 E-Busse pro Jahr.
- **Flottengrenzwertverordnung (VO EU 2024/1610):** Ab 2030 sollen 90 % der neu zugelassenen Stadtbusse emissionsfrei sein. Dies entspricht rund 2.900 E-Bussen pro Jahr.

Gleichzeitig bestehen weiterhin deutliche Investitionsmehrkosten bei E-Bussen. Ein Solobus mit Elektroantrieb kostet im Durchschnitt rund 580.000 € gegenüber rund 310.000 € für einen Dieselbus; bei Gelenkbussen liegt das Verhältnis bei rund 780.000 zu 410.000 €. Hinzu kommen hohe Investitionen, die über das Fahrzeug hinausgehen: Ladeinfrastruktur, Netzanschlüsse, Werkstätten und der Umbau von Betriebshöfen. Da der ÖPNV überwiegend kommunal finanziert wird, treffen ungedeckte Mehrkosten unmittelbar auf ohnehin angespannte kommunale Haushalte. Es drohen Zielkonflikte – mit Angebotskürzungen und einer verzögerten Transformation als mögliche Folge. Die Erfüllung der klimapolitischen Ziele ist jedoch vor allem eine nationale Aufgabe, die eine entsprechende Beteiligung des Bundes erfordert.

Drei Förderszenarien bis 2030

Um die politischen Zielvorgaben zu erreichen, ist eine darauf ausgerichtete Fördermittelplanung notwendig. Die Szenariorechnung stellt für den Zeitraum 2027 bis 2030 drei Förderpfade gegenüber und zeigt, welche Finanzierung welchen Hochlauf ermöglicht:

- **Haushaltsentwurf 2027 (drastische Reduzierung):** Die Förderung wird ab 2027 massiv reduziert. Im Entwurf für das kommende Haushaltsjahr sind für das Jahr 2027 nun 130 Mio. € (Vorjahr 403 Mio. €) vorgesehen. Zusätzlich sollen auch die Verpflichtungsermächtigungen für die folgenden Jahre bis 2030 reduziert werden.
- **Transformation (Kontinuität):** Die Förderung des Haushaltsjahrs 2026 wird um ein Jahr verlängert. Hierfür werden im Jahr 2027 erneut 403 Mio. € Förderung bereitgestellt. Dieses Szenario sichert den heutigen Markt und dient als Referenz der Abschätzung. Auch die Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre bis 2030 orientieren sich an der Haushaltsplanung 2026.
- **Leitmarkt (Wachstum):** Die Förderung wird bis 2030 verlängert und um rund 25 % ausgeweitet. Somit werden in den Jahren 2027 bis 2030 jährlich 511 Mio. € Förderung angesetzt.

Prognose E-Bus-Bestand in Deutschland entsprechend der drei Szenarien:

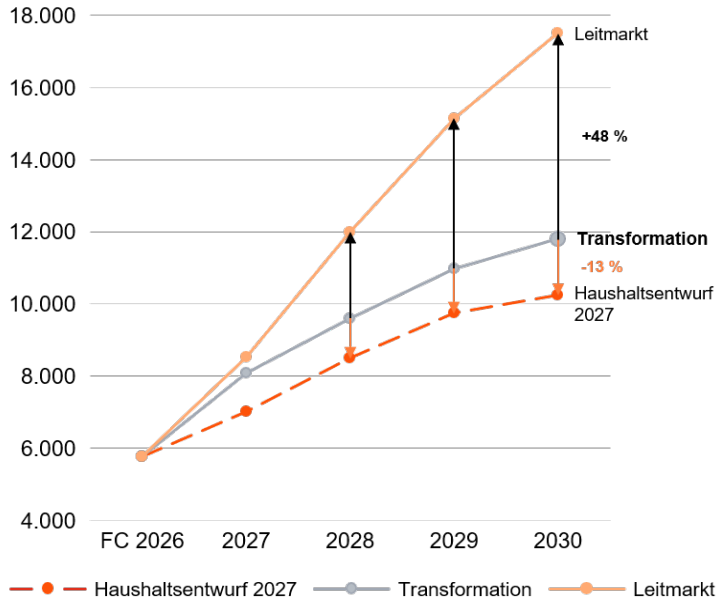


Abbildung 2: E-Bus-Bestand in Deutschland 2026 (Prognose) bis 2030 nach Szenario; Quelle: PwC

Die Unterschiede im Ergebnis sind signifikant. Ausgehend von rund 5.750 E-Bussen im Jahr 2026 wächst der Bestand bis 2030 im Szenario Haushaltsentwurf auf rund 10.250 Fahrzeuge, im Szenario Transformation auf rund 11.800 und im Szenario Leitmarkt auf rund 17.500 Fahrzeuge. Der Haushaltsentwurf liegt damit um 13 % unter dem Transformationspfad, der Leitmarkt um 48 % darüber. Rechnerisch entspricht dies im Szenario Haushaltsentwurf durchschnittlich rund 1.100 neuen E-Bussen pro Jahr, im Szenario Transformation rund 1.500 und im Szenario Leitmarkt rund 2.900. Erst der Leitmarkt erreicht damit eine Größenordnung, die an die Zielsetzungen aus dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung heranreicht.

Wie Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger auf eine auslaufende Förderung reagieren

Entfällt die Förderung für einen geplanten E-Bus, müssen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger reagieren. Grundsätzlich stehen ihnen aus unserer Sicht vier Wege offen: Sie können die Diesel-Altflotte länger betreiben, neue und günstigere Dieselbusse beschaffen, auf günstigere E-Busse aus Ländern außerhalb der EU ausweichen oder E-Busse aus der EU mit kommunalen Eigenmitteln finanzieren. Da sich wissenschaftlich nicht eindeutig vorhersagen lässt, wie die sehr unterschiedlichen einzelnen Akteure entscheiden werden, verteilt die Szenariorechnung die betroffenen Beschaffungen gewichtet auf diese vier Reaktionspfade und weist die Ergebnisse in Bandbreiten aus. Deutlich wird: Mit Ausnahme der Eigenfinanzierung, die die kommunalen Haushalte zusätzlich belastet, gefährden alle Reaktionen den Heimatmarkt der deutschen Hersteller.

Weniger Förderung bedeutet mehr Dieselbusse

Bis 2030 werden – je nach Szenario – zwischen rund 10.500 und 11.700 Stadtbusse beschafft. Davon werden rund 4.500 E-Busse als feststehende Sockelbeschaffungen angenommen. Wie sich die übrigen Beschaffungen verteilen, hängt maßgeblich von der Förderung ab:

Beschaffungen 2027–2030 (gerundet)	Sockel E-Bus	zusätzl. E-Busse EU / Nicht-EU	Dieselbusse	Gesamt
Haushaltsentwurf 2027	4.500	– / –	6.000	10.500
Transformation	4.500	1.100 / 400	5.100	11.100
Leitmarkt	4.500	6.200 / 1.000	–	11.700

Der Haushaltsentwurf bremst den E-Bus-Hochlauf damit spürbar. Gegenüber dem Leitmarkt-Szenario würden rund 7.200 E-Busse weniger beschafft, ein Rückgang um etwa 60 %. Selbst gegenüber dem marktsichernden Transformationsszenario wären es rund 1.500 E-Busse bzw. 25 % weniger. Stattdessen kämen rund 6.000 neue Dieselbusse auf die Straße, die über ihre gesamte Nutzungsdauer bis in die 2040er Jahre hinein im Betrieb bleiben – mit Folgen für Wertschöpfung, Klima und Planungssicherheit.

Effekte auf Wertschöpfung und Beschäftigung

Eine planungssichere Investitionspolitik ermöglicht zusätzliche Beschaffungen und stärkt die deutsche Wertschöpfungskette. Als Referenz dient das Szenario Transformation, das den heutigen Markt ohne zusätzliches Wachstum sichert. Gegenüber diesem Pfad führt der Haushaltsentwurf 2027 jährlich zu rund **150 Mio. € weniger Bruttowertschöpfung** in Deutschland; etwa **1.000 Arbeitsplätze** könnten hiervon betroffen sein. Im Szenario Leitmarkt können dagegen jährlich rund **450 Mio. € zusätzliche Bruttowertschöpfung** entstehen, was rund **3.000 Arbeitsplätzen** entspricht. Die Berechnung berücksichtigt direkte, indirekte und induzierte Effekte; die Beschäftigungswirkung wurde auf Basis von Daten des IW[1], des Statistischen Bundesamtes[2] [3] [4] und des IAB[5] abgeleitet.

Jährliche beschaffungsbedingte Bruttowertschöpfung in Deutschland:

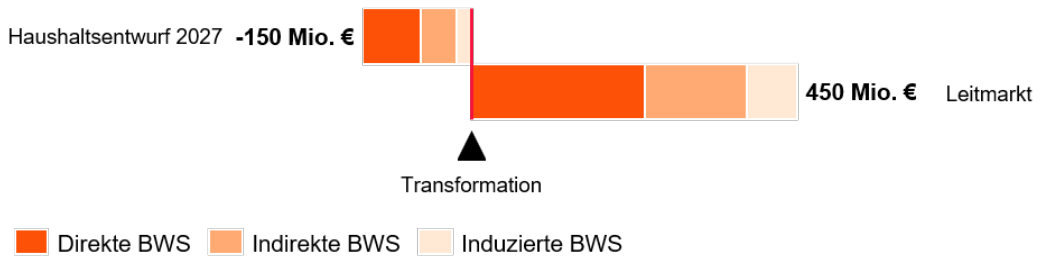


Abbildung 3: Jährliche beschaffungsbedingte Bruttowertschöpfung nach Szenarien. Gerundete Abschätzung, Darstellung ggü. Szenario Transformation; Quelle: PwC

[1] Indirekte und induzierte Effekte auf Basis IW Report 43/2020 „Eine Branche unter Druck“ (2020, Datenjahr 2017).
[2] GENESIS 81000-0102: VGR des Bundes – Bruttowertschöpfung (nominal/preisbereinigt): Deutschland, Jahre, Wirtschaftsbereiche
[3] GENESIS 81000-0123: VGR des Bundes – Erwerbstätige: Deutschland, Jahre, Wirtschaftsbereiche
[4] GENESIS 81000-0126: VGR des Bundes – Arbeitsstunden je Erwerbstätigen: Deutschland, Jahre, Wirtschaftsbereiche
[5] Überarbeitung der IAB-Arbeitszeitrechnung im Rahmen der Generalrevision 2024 der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen, IAB-Forschungsbericht 20/2024

Auswirkung auf die Beschäftigung in Deutschland:

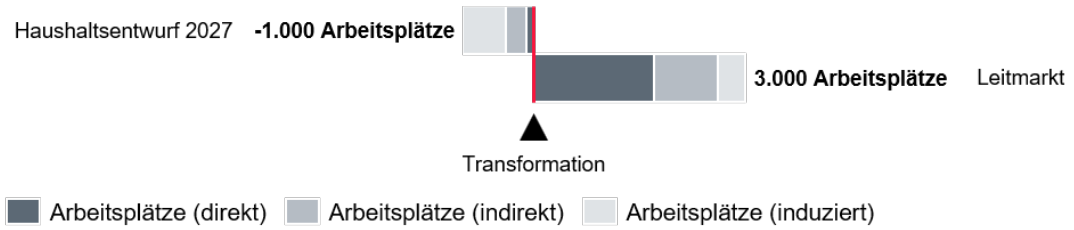


Abbildung 4: Auswirkungen auf die Beschäftigung nach Szenarien. Gerundete Abschätzung, Darstellung ggü. Szenario Transformation; Quelle: PwC

Die Kürzung spart nur scheinbar

Die geplante Förderkürzung spart kurzfristig Bundesmittel, verlagert die Kosten aber auf Kommunen, Wirtschaft und Gesellschaft. Neben den Einbußen bei Wertschöpfung und Beschäftigung entstehen durch zusätzliche Dieselbusse vermeidbare Emissionen von Treibhausgasen, Stickoxiden und Feinstaub. Je nach angesetztem Kostensatz des Umweltbundesamtes ergeben sich hieraus monetarisierte externe Schäden von rund **1,5 bis 4,6 Mrd. €**.

Dabei sind die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Hochlauf gegeben: Die Industrie hat investiert, Produktionskapazitäten und marktreife Technologien sind vorhanden. Führende Hersteller sichern Innovation, Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland. Die Verkehrsunternehmen stehen bereit und können die Umstellung unmittelbar weiter fortsetzen – sie benötigen dafür jedoch zielgerichtete Unterstützung. Hinzu kommen Synergien für die gesamte Fahrzeugindustrie, da Investitionen in Batterien, Antriebe und Ladeinfrastruktur gemeinsam gehebelt werden können.

Anforderungen an den Bund:
Verlässliche Förderung als erfolgreiche Investition in den Standort

Die E-Bus-Förderung ist weit mehr als ein Instrument der Klimapolitik. Sie ist eine Investition in einen modernen ÖPNV, in die Daseinsvorsorge vor Ort und in den Wirtschaftsstandort Deutschland. Die Kontinuität der vergangenen Jahre hat einen Markt geschaffen, in dem deutsche Hersteller führend sind. Eine drastische Kürzung würde diese Position gegenüber außereuropäischen Wettbewerbern gefährden, die Kommunen zusätzlich belasten und die Erreichung der verbindlichen Klimaziele verzögern.

Eine verlässliche Förderung stärkt dagegen den deutschen E-Bus-Leitmarkt und sichert Wertschöpfung, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit. Mit bis zu rund 450 Mio. € zusätzlicher Bruttowertschöpfung pro Jahr und bis zu rund 3.000 qualifizierten Arbeitsplätzen setzt sie positive Impulse für Industrie, Beschäftigung und Daseinsvorsorge. Die Branche ist bereit – jetzt kommt es auf die richtigen haushaltspolitischen Weichenstellungen an.

Stand v3.0
14. Oktober 2026