[redacted]

Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin
24.09.2026

Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr verlässlich fortführen – Hochlauf klimafreundlicher Busse und industrielle Wertschöpfung sichern

Sehr geehrter H[redacted]

wir begrüßen ausdrücklich, dass die Bundesregierung die Förderung klimafreundlicher Busse im Jahr 2026 fortgeführt hat. Mehr als 2.200 geförderte Busse sind bereits im Einsatz und bis zu 1.500 weitere klimafreundliche Busse werden durch den aktuellen Förderaufruf dazu kommen. Der große Zuspruch aus der Branche unterstreicht die Bedeutung des Programms und die Wirksamkeit in der Fläche in zahlreichen Gemeinden und Kommunen Deutschlands. Auch Begleituntersuchungen zur bisherigen Förderung kommen zu einem klaren Ergebnis. Die Förderung hat den industriellen und betrieblichen Markthochlauf maßgeblich angestoßen, Investitionsrisiken reduziert und die Entwicklung serienreifer Fahrzeuge beschleunigt.

Umso mehr erfüllt uns die im Regierungsentwurf zum Klima- und Transformationsfonds (KTF) vorgesehene Kürzung mit großer Sorge. Die Mittel zur Förderung klimafreundlicher Busse sollen im Jahr 2027 von bislang vorgesehenen 403 Millionen Euro auf nur noch 130 Millionen Euro sinken. Dies steht im Widerspruch zu dem im Koalitionsvertrag formulierten Anspruch, die Umstellung auf klimaneutrale Busflotten im ÖPNV voranzutreiben. Auch die Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre in Höhe von 20 Millionen Euro für 2028, 32 Millionen Euro für 2029, 48 Millionen Euro für 2030 und 100 Millionen Euro für 2031 reichen für die Unterstützung eines verlässlichen Markthochlaufs klimafreundlicher Busse nicht aus. Insgesamt wären somit bis 2033 lediglich 262 Millionen Euro vorgesehen, wogegen sich der vorherige Haushaltsansatz auf 519 Millionen Euro belief.

Verkehrsunternehmen treffen ihre Investitionsentscheidungen mehrere Jahre im Voraus. Die vorgeschlagenen Kürzungen gefährden den gerade wieder in Gang gekommenen Markthochlauf und verzögern auch den notwendigen Aufbau elektrischer Lade- bzw. Wasserstoff-Tankinfrastruktur, die frühzeitige Planung neuer Netzanschlüsse, notwendige Umbauten von Betriebshöfen/Werkstätten, die Umstellung von IT-Systemen und die Qualifizierung der Beschäftigten. Ein erneutes „Stop-and-Go“ bei der Förderung führt zwangsläufig dazu, dass Beschaffungen verschoben, verkleinert oder doch wieder mit fossilen Alternativen durchgeführt werden.

Das Jahr 2024 hat exemplarisch gezeigt, wie empfindlich der Markt auf fehlende Förderperspektiven reagiert. Das damalige Ausbleiben von Förderaufrufen hatte zu einem deutlichen Einbruch in den

Neuzulassungszahlen elektrischer Stadtbusse geführt und wertvolle Zeit für die Flottenerneuerung sind unwiederbringlich verloren gegangen.

Dies zeigt vor allem die hohe Abhängigkeit des Marktes von verlässlichen politischen Rahmenbedingungen. Der weitere Hochlauf klimafreundlicher Busse kann nicht allein durch die Kommunen, Städte und Gemeinden finanziert werden. Die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger dürfen für die Anschaffung der Fahrzeuge und den Umbau der gesamten betrieblichen Infrastruktur nicht allein gelassen werden.

Die Transformation des ÖPNV ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Während die europäische CO_2-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge die Bushersteller zu einem Verkaufsmandat emissionsfreier neuer Stadtbusse von 90 Prozent im Jahr 2030 und 100 Prozent im Jahr 2035 verpflichtet, steigen auch die Anforderungen an Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz schreibt einen Anteil von 65 % sauberen und effektiv mindestens 32,5 % emissionsfreien Bussen bei Neubeschaffungen vor. Die Busindustrie ist sich dabei ihrer Verantwortung bewusst und investiert seit Jahren konsequent in die Defossilisierung ihrer Produkte, um ihren Beitrag zu den Klimazielen zu leisten.

Wer regulatorisch einen derart ambitionierten Transformationspfad vorgibt, muss auch sicherstellen, dass die Fahrzeuge von Verkehrsunternehmen beschafft und wirtschaftlich betrieben werden können. Andernfalls drohen nicht nur Zielverfehlungen, sondern auch Kürzungen beim Verkehrsangebot und eine Schwächung der industriellen Wertschöpfung in Deutschland und Europa.

Die Branche ist weiterhin auf politische Unterstützung angewiesen. Fast die Hälfte der Verkehrsunternehmen bewertet die Förderung der Fahrzeuganschaffung als wichtigste Maßnahme zur Beschleunigung der Transformation hin zu klimafreundlichen Antrieben und den damit verbundenen notwendigen Aufbau von elektrischer Lade- und Wasserstoff-Tankinfrastruktur

Wir bitten Sie daher nachdrücklich,

- die für 2027 vorgesehene Kürzung nicht zu unterstützen und den Ansatz von 403 Millionen Euro mindestens wiederherzustellen,
- für die Folgejahre verlässliche und ausreichende Verpflichtungsermächtigungen mindestens auf dem Niveau der bisherigen Finanzplanung vorzusehen und
- die integrierte Förderung von Fahrzeugen und der notwendigen elektrische Lade-, Wasser-Tank- und Betriebsinfrastruktur langfristig fortzuführen und dabei kommunale wie private und mittelständische Verkehrsunternehmen angemessen zu berücksichtigen.

Es geht um eine verlässliche Brückenfinanzierung in einer regulatorisch vorgegebenen und investitionsintensiven Transformationsphase. Daher bitten wir Sie, die entsprechenden Anpassungen im weiteren Haushaltsverfahren zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

[redacted]