

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Stefan Schmidt, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/21768 –**

Bestand und Förderung von Elektrobussen

Vorbemerkung der Fragesteller

Elektrobusse lösen nach Ansicht von Expertinnen und Experten verschiedene verkehrsbezogene Probleme. Sie stoßen keine gesundheitsschädlichen Luftschadstoffe aus, verursachen weniger Lärm und tragen beim Einsatz erneuerbarer Energien zur Einhaltung der Klimaschutzziele im Verkehr bei. Die Bundesregierung fördert seit einigen Jahren die Beschaffung von Elektrobussen im Rahmen mehrerer Förderprogramme. Angesichts der Ankündigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gegenüber dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Förderpolitik des Bundes neu zu gestalten, ist nach Ansicht der Fragesteller eine Bilanz der bisherigen Förderung, aber auch der Entwicklung der Zulassungszahlen von Elektrobussen in Deutschland, ratsam.

1. Wie hat sich die Zahl der Busse in Deutschland seit dem Jahr 2016 (inklusive erstes Halbjahr 2020) entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern, Jahren sowie getrennt nach ÖPNV-Bussen [ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr] und anderen Bussen aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage zu Frage 1 verwiesen.

2. Wie hat sich die Zahl der Elektrobusse in Deutschland seit dem Jahr 2016 (inklusive erstes Halbjahr 2020) entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern, Jahren sowie getrennt nach ÖPNV-Bussen und anderen Bussen aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage zu Frage 2 verwiesen.

3. Wie verteilen sich die derzeit zugelassenen Elektrobusse auf die verschiedenen Hersteller?

Bestand an Elektro-Kraftomnibussen am 01. Januar 2020 nach Herstellern		
Hersteller	Anzahl	
AUWAERTER,GOTTLOB	2	
DAIMLER (D)	3	
DAIMLER-BENZ	1	
DAIMLERCHRYSLER (D)	2	
EVOBUS	102	
FIAT (I)	1	
GAUBSCHAT	1	
GOEPPEL BUS	1	
HEULIEZ BUS (F)	2	
IKARUS (H)	1	
MAN NUTZFAHRZEUGE	2	
MAN TRUCK & BUS	8	
MASCH.F.A-NUERNB-MAN	3	
PMC	1	
RHEINSTAHL HENSCHEL	2	
SILEO	20	
SKODA (CZ)	1	
SOLARIS (PL)	93	
STILL	2	
VAN HOOL (B)	23	
VDL BUS & COACH (NL)	41	
VOLVO (S)	1	
SONST.KFZ.HERSTELLER	72	
INSGESAMT	385	

4. In welchen zehn Städten oder Gemeinden sind derzeit die meisten Elektrobusse zugelassen?

Bestand an Elektro-Kraftomnibussen in den zehn zulassungstärksten Städten bzw. Gemeinden am 01. Januar 2020		
Stadt / Gemeinde	Anzahl	
SOLINGEN, STADT	56	
HAMBURG, STADT	47	
BERLIN, STADT	35	
MANNHEIM, STADT	22	
EBERSWALDE, STADT	17	
MUENCHEN, STADT	15	
ESSLINGEN AM NECKAR, STADT	14	
OSNABRUECK, STADT	14	

Bestand an Elektro-Kraftomnibussen in den zehn zulassungstärksten Städten bzw. Gemeinden am 01. Januar 2020

MUENSTER, STADT	12	
WIESBADEN, STADT	10	

5. Welche Förderaufrufe des Bundes zur Förderung von Elektrobussen gab es seit dem Jahr 2016 (inklusive erstes Halbjahr 2020; bitte unter Nennung der jeweiligen Fristen nach Förderprogrammen und Bundesministerien aufschlüsseln)?

Ressort	Förderprogramm	Aufruf/Richtlinie	Frist Einreichung Skizzen/ Anträge
BMVI	FRL Elektromobilität	03/2016	08.03. – 06.05.2016
		11/2016	23.11. – 31.01.2017
		12/2017	15.12. – 31.01.2018
		06/2018	29.06. – 31.08.2018
		03/2019	27.03. – 06.05.2019
BMVI	Marktaktivierung NIP II	02/2017 05/2018	22.02. – 30.07.2017 17.05. – 30.06.2018

Ressort	Förderprogramm	Aufruf/Richtlinie	Frist Einreichung Skizzen/ Anträge
BMU	Förderung der Anschaffung von diesel-elektrischen Hybridbussen im öffentlichen Nahverkehr (Richtlinien von 2014 und 2016)		15.02.2015 15.02.2016 15.02.2017
BMU	Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr (Richtlinie von 2018)		jeweils zum 30.4. eines Jahres (ab 2020 keine neuen Auswahlverfahren)

6. Für wie viele Elektrobusse wurden seit dem Jahr 2016 (inklusive erstes Halbjahr 2020) Zuwendungen des Bundes beantragt (bitte nach Bundesländern, Jahren und Förderprogrammen aufschlüsseln)?

BMVI / FRL Elektromobilität	Anzahl der beantragten Elektrobusse				
	2016	2017	2018	2019	2020
Baden-Württemberg	7	2	71		
Bayern	10	12	44	185	
Berlin			151		
Brandenburg	2				
Bremen			5		
Hamburg	10	2	116		
Hessen	2	36	70		
Mecklenburg-Vorpommern					
Niedersachsen			13		
Nordrhein-Westfalen	6	21	9		
Rheinland-Pfalz		4	1	2	
Saarland					
Sachsen					
Sachsen-Anhalt					

BMVI / FRL Elektromobilität	Anzahl der beantragten Elektrobusse				
Bundesland	2016	2017	2018	2019	2020
Schleswig-Holstein	5	1		29	
Thüringen					

BMVI / NIP Marktaktivierung (Phase II)	Anzahl der beantragten Elektrobusse				
Bundesland	2016	2017	2018	2019	2020
Baden-Württemberg					
Bayern					
Berlin					
Brandenburg			1		
Bremen					
Hamburg					
Hessen		7			10
Mecklenburg-Vorpommern					
Niedersachsen					
Nordrhein-Westfalen		60	45		
Rheinland-Pfalz		4			
Saarland					
Sachsen					
Sachsen-Anhalt					
Schleswig-Holstein			2		
Thüringen					

BMU / FRL Hybridbusse	Anzahl der beantragten Hybridbusse	
Bundesland	2016	2017
Baden-Württemberg		
Bayern		3
Berlin		
Brandenburg		
Bremen		
Hamburg		
Hessen		
Mecklenburg-Vorpommern		
Niedersachsen		
Nordrhein-Westfalen	3	
Rheinland-Pfalz		
Saarland		
Sachsen		
Sachsen-Anhalt		
Schleswig-Holstein	16	
Thüringen		

BMU / FRL Elektrobusse	Anzahl der beantragten Elektrobusse		
Bundesland	2018	2019	2020
Baden-Württemberg		45	83
Bayern		52	140
Berlin	120		
Brandenburg			
Bremen			15
Hamburg			96
Hessen	177		52

BMU / FRL Elektrobusse	Anzahl der beantragten Elektrobusse		
	2018	2019	2020
Mecklenburg-Vorpommern		47	
Niedersachsen	110		54
Nordrhein-Westfalen	42	101	79
Rheinland-Pfalz		23	
Saarland			6
Sachsen	38	20	
Sachsen-Anhalt			
Schleswig-Holstein	36	76	7
Thüringen			

7. Für wie viele Elektrobusse wurden seit dem Jahr 2016 (inklusive erstes Halbjahr 2020) Zuwendungen des Bundes bewilligt (bitte nach Bundesländern, Jahren und Förderprogrammen aufschlüsseln)?

BMVI / FRL Elektromobilität	Anzahl der bewilligten Elektrobusse				
	2016	2017	2018	2019	2020
Baden-Württemberg	4	2	23		
Bayern	10	12	44		
Berlin			106		
Brandenburg	2				
Bremen			5		
Hamburg	10	2	116		
Hessen	2	36	70		
Mecklenburg-Vorpommern					
Niedersachsen					
Nordrhein-Westfalen	4	16	6		
Rheinland-Pfalz		4	1		
Saarland					
Sachsen					
Sachsen-Anhalt					
Schleswig-Holstein	5	1		29	
Thüringen					

BMVI / NIP Marktaktivierung (Phase II)	Anzahl der bewilligten Elektrobusse				
	2016	2017	2018	2019	2020
Baden-Württemberg					
Bayern					
Berlin					
Brandenburg			1		
Bremen					
Hamburg					
Hessen		7			
Mecklenburg-Vorpommern					
Niedersachsen					
Nordrhein-Westfalen		40	25		
Rheinland-Pfalz		4			
Saarland					
Sachsen					
Sachsen-Anhalt					

BMVI / NIP Marktaktivierung (Phase II)	Anzahl der bewilligten Elektrobusse				
Bundesland	2016	2017	2018	2019	2020
Schleswig-Holstein			2		
Thüringen					

BMU / FRL Hybridbusse	Anzahl der bewilligten Hybridbusse	
Bundesland	2016	2017
Baden-Württemberg		
Bayern		3
Berlin		
Brandenburg		
Bremen		
Hamburg		
Hessen		
Mecklenburg-Vorpommern		
Niedersachsen		
Nordrhein-Westfalen	3	
Rheinland-Pfalz		
Saarland		
Sachsen		
Sachsen-Anhalt		
Schleswig-Holstein	16	
Thüringen		

BMU / FRL Elektrobusse	Anzahl der bewilligten Elektrobusse		
Bundesland	2018	2019	2020
Baden-Württemberg		45	30
Bayern		52	90
Berlin	120		
Brandenburg			
Bremen			
Hamburg			96
Hessen	177		18
Mecklenburg-Vorpommern		47	
Niedersachsen	110		
Nordrhein-Westfalen	42	101	27
Rheinland-Pfalz		23	
Saarland			
Sachsen	38	20	
Sachsen-Anhalt			
Schleswig-Holstein	36		76
Thüringen			

8. Für wie viele Elektrobuse wird die Bewilligung von Zuwendungen derzeit noch geprüft (bitte nach Bundesländern und Förderprogrammen aufschlüsseln)?

BMVI / FRL Elektromobilität	Anzahl von Elektrobuse derzeit im Antragsprüfungsprozess				
Bundesland	2016	2017	2018	2019	2020
Baden-Württemberg	0	0	0	0	0
Bayern	0	0	0	0	0
Berlin	0	0	0	0	0
Brandenburg	0	0	0	0	0
Bremen	0	0	0	0	0
Hamburg	0	0	0	0	0
Hessen	0	0	0	0	0
Mecklenburg-Vorpommern	0	0	0	0	0
Niedersachsen	0	0	0	0	0
Nordrhein-Westfalen	0	0	0	0	0
Rheinland-Pfalz	0	0	0	0	0
Saarland	0	0	0	0	0
Sachsen	0	0	0	0	0
Sachsen-Anhalt	0	0	0	0	0
Schleswig-Holstein	0	0	0	0	0
Thüringen	0	0	0	0	0

BMVI / NIP Marktakti- vierung (Phase II)	Anzahl von Elektrobuse derzeit im Antragsprüfungsprozess				
Bundesland	2016	2017	2018	2019	2020
Baden-Württemberg					
Bayern					
Berlin					
Brandenburg					
Bremen					
Hamburg					
Hessen					10
Mecklenburg-Vorpommern					
Niedersachsen					
Nordrhein-Westfalen					
Rheinland-Pfalz					
Saarland					
Sachsen					
Sachsen-Anhalt					
Schleswig-Holstein					
Thüringen					

BMU / FRL Elektrobuse	Anzahl Elektrobuse aus Anträgen in Prüfung
Baden-Württemberg	53
Bayern	50
Berlin	
Brandenburg	
Bremen	15
Hamburg	
Hessen	34
Mecklenburg-Vorpommern	
Niedersachsen	54

BMU / FRL Elektrobusse	Anzahl Elektrobusse aus Anträgen in Prüfung
Nordrhein-Westfalen	52
Rheinland-Pfalz	
Saarland	6
Sachsen	
Sachsen-Anhalt	
Schleswig-Holstein	7
Thüringen	

9. Wie viele Elektrobusse, für deren Beschaffung seit dem Jahr 2016 (inklusive erstes Halbjahr 2020) Zuwendungen bewilligt wurden, wurden seither tatsächlich beschafft (bitte nach Bundesländern, Jahren – Beschaffungsjahr bzw. hilfsweise Jahr des Mittelabflusses – und Förderprogrammen aufschlüsseln)?

BMVI / FRL Elektromobilität	Anzahl der beschafften Elektrobusse				
Bundesland	2016	2017	2018	2019	2020
Baden-Württemberg		1	1	11	2
Bayern			4		1
Berlin					15
Brandenburg					
Bremen					
Hamburg				10	30
Hessen					
Mecklenburg-Vorpommern					
Niedersachsen					
Nordrhein-Westfalen				1	1
Rheinland-Pfalz					
Saarland					
Sachsen					
Sachsen-Anhalt					
Schleswig-Holstein					
Thüringen					

BMVI / NIP Marktaktivierung (Phase II)	Anzahl der beschafften Elektrobusse				
Bundesland	2016	2017	2018	2019	2020
Baden-Württemberg					
Bayern					
Berlin					
Brandenburg					
Bremen					
Hamburg					
Hessen					
Mecklenburg-Vorpommern					
Niedersachsen					
Nordrhein-Westfalen				10	
Rheinland-Pfalz					
Saarland					
Sachsen					
Sachsen-Anhalt					

BMVI / NIP Marktaktivierung (Phase II)	Anzahl der beschafften Elektrobusse				
Bundesland	2016	2017	2018	2019	2020
Schleswig-Holstein					
Thüringen					

BMU / FRL Hybridbusse	Anzahl der beschafften Hybridbusse	
Bundesland	2016	2017
Baden-Württemberg		
Bayern		3
Berlin		
Brandenburg		
Bremen		
Hamburg		
Hessen		
Mecklenburg-Vorpommern		
Niedersachsen		
Nordrhein-Westfalen	3	
Rheinland-Pfalz		
Saarland		
Sachsen		
Sachsen-Anhalt		
Schleswig-Holstein	16	
Thüringen		

BMU / FRL Elektrobusse	Anzahl der beschafften Elektrobusse*		
Bundesland	2018	2019	2020
Baden-Württemberg			
Bayern			
Berlin		15	
Brandenburg			
Bremen			
Hamburg			
Hessen		10	3
Mecklenburg-Vorpommern			
Niedersachsen	13	4	
Nordrhein-Westfalen			
Rheinland-Pfalz			
Saarland			
Sachsen			
Sachsen-Anhalt			
Schleswig-Holstein			
Thüringen			

* = für noch laufende Förderprogramme nur soweit Informationen vorliegen und daher ohne Anspruch auf Vollständigkeit

Hinweis: Die niedrigen Beschaffungszahlen sind auf Lieferengpässe der Automobilindustrie zurückzuführen.

10. Wie verteilen sich die insgesamt beschafften Busse auf die verschiedenen Antriebsarten (bitte nach Bundesländern, Förderprogrammen sowie mindestens nach rein batterieelektrischen Bussen, Hybridbussen und Wasserstoffbussen aufschlüsseln)?

Alle nach der Förderrichtlinie Elektromobilität geförderten Busse sind Batteriebusse, alle im Rahmen der Marktaktivierung des NIP II sind H2-Brennstoffzellenbusse.

BMU Bundesland	Hybridbusse	batterieelektrische Busse
Baden-Württemberg		
Bayern	3	
Berlin		15
Brandenburg		
Bremen		
Hamburg		
Hessen		13
Mecklenburg-Vorpommern		
Niedersachsen		27
Nordrhein-Westfalen	3	
Rheinland-Pfalz		
Saarland		
Sachsen		
Sachsen-Anhalt		
Schleswig-Holstein	16	
Thüringen		

11. Wie hat sich die durchschnittliche Höhe der Beschaffungskosten pro Elektrobus seit dem Jahr 2016 (inklusive erstes Halbjahr 2020) entwickelt, und wie hat sich im selben Zeitraum die durchschnittliche Höhe der ausgezahlten Zuwendung pro Elektrobus entwickelt (bitte jeweils nach Jahren und den in Frage 10 genannten Antriebsarten aufschlüsseln)?

Seit 2016 hat sich die durchschnittliche Höhe der Kosten von batterieelektrischen Bussen infolge des Einsatzes größerer Batteriekapazitäten entsprechend erhöht.

Eine Entwicklung der durchschnittlichen Höhe der ausgezahlten Zuwendungen ist nicht erkennbar.

12. Welche Vorgaben bestehen innerhalb der Förderprogramme jeweils zur Frage, bis wann die bewilligten Fördermittel abgerufen bzw. bis wann die Elektrobusse beschafft worden sein müssen?

Die Beschaffung der Busse muss im Bewilligungszeitraum der Vorhaben erfolgen, der im Zuwendungsbescheid festgelegt wird. In der Regel sind zwei Jahre vorgesehen. In begründeten Fällen sind Verlängerungen (z. B. bei Lieferengpässen) möglich.

13. Wie begründen sich die Mindestbeschaffungsmengen in bestimmten Förderrichtlinienprogrammen (z. B. fünf Busse in der Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV), und wie vermeidet die Bundesregierung, dass kleinere Städte und Gemeinden sowie kleinere Unternehmen auf diese Weise nicht faktisch von der Förderung ausgeschlossen werden?

Durch die Förderprogramme des Bundes kann insgesamt sichergestellt werden, dass kleine Kommunen und Unternehmen nicht von der Förderung ausgeschlossen werden.

14. In welchen zehn Städten oder Gemeinden wurden seit dem Jahr 2016 (inklusive erstes Halbjahr 2020) Zuwendungen für die meisten Elektrobusse beantragt, für wie viele dieser Busse wurden Zuwendungen bewilligt, für wie viele Busse ist noch nicht über Zuwendungen entschieden worden, und wie viele Elektrobusse wurden bereits beschafft?

BMVI Stadt / Gemeinde	beantragt	bewilligt	beschafft
Berlin	151	106	15
Hamburg	128	128	40
Wiesbaden	120	110	0
Wuppertal	50	20	0
Köln	48	48	10
Kiel	29	29	0
München	27	27	0
Karlsruhe	24		
Nürnberg	16	1	1
Freiburg im Breisgau	14	2	2

BMU Stadt/ Gemeinde	beantragt	davon in Prüfung	Davon beschafft*
Berlin	120		15
Wiesbaden	120		10
Köln	101		
Hamburg	96		
Hannover	63	15	4
Osnabrück	62		13
München	53		
Nürnberg	52		
Hagenow/ Rostock	47		
Lübeck	40		

* = für noch laufende Förderprogramme nur soweit Informationen vorliegen und daher ohne Anspruch auf Vollständigkeit

Hinweis: Die niedrigen Beschaffungszahlen sind auf Lieferengpässe der Automobilindustrie zurückzuführen.

15. In welchen zehn Städten oder Gemeinden wurden seit dem Jahr 2016 (inklusive erstes Halbjahr 2020) Zuwendungen für die meisten Elektrobusse bewilligt, und wie viele dieser Elektrobusse wurden bereits beschafft?

BMVI Stadt / Gemeinde	bewilligt	beschafft
Hamburg	128	40
Wiesbaden	110	0
Berlin	106	15
Köln	48	10
Kiel	29	0
München	27	0
Wuppertal	20	0
Extertal	8	
Mainz	8	0
Reutlingen	8	4

BMU Stadt/Gemeinde	bewilligt	Beschafft*
Berlin	120	15
Wiesbaden	120	10
Köln	101	
Hamburg	96	
Osnabrück	62	13
München	53	
Nürnberg	52	
Hannover	48	4
Hagenow/Rostock	47	
Lübeck	40	

* = für noch laufende Förderprogramme nur soweit Informationen vorliegen und daher ohne Anspruch auf Vollständigkeit

16. In welchen zehn Städten oder Gemeinden wurden seit dem Jahr 2016 (inklusive erstes Halbjahr 2020) die meisten Elektrobusse im Rahmen der Förderprogramme des Bundes beschafft (bitte nach Antriebsarten bzw. mindestens nach rein batterieelektrischen Bussen, Hybridbussen und Wasserstoffbussen aufschlüsseln)?

BMVI Stadt / Gemeinde	beschafft	batterie- elektrisch	Hybrid	H2- Brennstoff- zelle
Hamburg	40	40		
Berlin	15	15		
Köln	10			10
Mannheim	5	5		
Reutlingen	4	4		
Burghausen	2	2		
Freiburg im Breisgau	2	2		
Heidenheim an der Brenz	2	2		
Fürth	1	1		
Geilenkirchen	1	1		
Herten	1	1		
Lahr	1	1		

BMVI Stadt / Gemeinde	beschafft	batterie- elektrisch	Hybrid	H2- Brennstoff- zelle
Münnerstadt	1	1		
Nürnberg	1	1		
Öhringen	1	1		
Thyrnau	1	1		

BMU Stadt/Gemeinde	Beschafft (nur batterieelekt- risch)*
Berlin	15
Osnabrück	13
Wiesbaden	10
Hannover	4
Darmstadt	3

* = für noch laufende Förderprogramme nur soweit Informationen vorliegen und daher ohne Anspruch auf Vollständigkeit

17. Welche Gesamtfördervolumen für die Beschaffung von Elektrobussen umfassen die einzelnen Förderprogramme auch unter Berücksichtigung zwischenzeitlicher Anpassungen (inklusive Zweiter Nachtragshaushalt 2020) jeweils?

Ressort	Förderprogramm	Fördervolumen
BMVI	Förderrichtlinie Elektromobilität Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Personenverkehr	1,07 Mrd. Euro
BMU	Förderung der Anschaffung von diesel-elektrischen Hybridbussen im öffentlichen Nahverkehr (Richtlinien 2014 und 2016)	5,5 Mio. Euro
BMU	Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr	650 Mio. Euro

18. Um welche Summen haben sich die Gesamtfördervolumen für die Beschaffung von Elektrobussen in den einzelnen Förderprogrammen durch den Zweiten Nachtragshaushalt 2020 verändert?

Durch den Zweiten Nachtragshaushalt 2020 hat das BMVI für das Haushaltsjahr 2020 zusätzliche Mittel in Höhe von 800 Mio. Euro zur Förderung des Ankaufs von Bussen (EKF Kapitel 6092 Titel 893 09, Nr. 35i des Konjunkturpakets) erhalten.

19. In welcher Höhe sind die Fördermittel in den einzelnen Förderprogrammen bereits jeweils abgeflossen?

Ressort	Förderprogramm	Mittelabfluss bis 30.06.2020
BMVI	Förderrichtlinie Elektromobilität (ohne Ladeinfrastruktur)	11,4 Mio. Euro
BMVI	Marktaktivierungsprogramm NIP (ohne Tankinfrastruktur)	1,8 Mio. Euro
BMU	Förderung der Anschaffung von diesel-elektrischen Hybridbussen im öffentlichen Nahverkehr	1,15 Mio. Euro
BMU	Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr	29 Mio. Euro

Hinweis: Der geringe Mittelabfluss ist Folge der Lieferengpässe der Automobilindustrie.

20. Bis wann sollen die Programme zur Förderung von Elektrobussen nach den Plänen der Bundesregierung jeweils laufen?

Die Förderung von Elektrobussen im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität und des Marktaktivierungsprogramms NIP II wird mit der Veröffentlichung der technologieoffenen Bus-Förderrichtlinie des BMVI (voraussichtlich Ende 2020) auslaufen.

Ressort	Förderprogramm	Laufzeit Förderrichtlinien
BMU	Förderung der Anschaffung von diesel-elektrischen Hybridbussen im öffentlichen Nahverkehr	Ausgelaufen zum 31.12.2017
BMU	Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr	31.12.2021 (Ausfinanzierung möglich bis einschließlich 2023)

21. Inwiefern bedeutet die Aussage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auf Ausschussdrucksache 19(15)384, dass die Förderung von „alternativ betriebenen Bussen“ im Rahmen einer neuen Förderrichtlinie künftig „allein vom BMVI“ verantwortet werde, dass alle derzeit bestehenden Förderprogramme nicht mehr die Beschaffung von Elektrobussen fördern werden?
22. Aus welchem Grund hat sich die Bundesregierung entschieden, die Förderung zu bündeln?
23. Aus welchem Grund hat sich die Bundesregierung entschieden, die alleinige Verantwortung für die neue Förderrichtlinie im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur anzusiedeln?

Die Fragen 21 bis 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Haushaltsausschuss hatte im Rahmen der Aufstellung des Zweiten Regierungsentwurfs zum Bundeshaushalt 2018 der Bundesregierung aufgetragen, Maßnahmen im Bereich E-Mobilität zu bündeln und Zuständigkeiten mehrerer Ressorts für gleichartige Fördermaßnahmen zu vermeiden.

24. Welche alternativen Antriebe bei Bussen soll die neue Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur umfassen, und inwiefern wird es diesbezüglich unterschiedliche Förderquoten und Förderziele geben?

Mit der geplanten Richtlinie sollen Batterie- und Brennstoffzellenbusse sowie Gasbusse mit Biomethan gefördert werden. Die Investitionsmehrkosten von Batterie- und Brennstoffzellenbussen gegenüber Dieselnbussen werden mit bis zu 80 Prozent gefördert. Gasbusse werden mit 40 Prozent gefördert, da anders als bei Batterie- und Brennstoffzellenbussen der Kostennachteil von Gasbussen im Vergleich zu einem konventionellen Dieselnbus geringer ist.

25. Welche Typen von Antragstellern und welche Bustypen (ÖPNV-Busse, Reisebusse etc.) soll die Förderrichtlinie umfassen?

Mit der Richtlinie werden alternative Antriebe von Bussen im Personenverkehr (ÖPNV, Reisebusse) gefördert.

26. Auf welche Weise wird die Bundesregierung im Rahmen dieser Förderrichtlinie auch die Errichtung der für den Betrieb notwendigen Ladeinfrastruktur fördern?

Beihilfefähig sind die Investitionsausgaben in die Infrastruktur, die sich im Rahmen der hier einschlägigen AGVO-Grenzen bewegen. Die Beihilfeintensität liegt bei maximal der Lade- und Betankungsinfrastruktur bei 40 Prozent.

27. Welche Laufzeit soll die Förderrichtlinie umfassen?

Die Laufzeit dieser Richtlinie soll 2025 enden.

28. Bis wann soll die Förderrichtlinie nach derzeitigem Stand erarbeitet worden sein?
29. Wann soll die Förderrichtlinie nach derzeitigem Stand gegenüber der EU-Kommission notifiziert werden?

Die Fragen 28 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Pränotifizierungsverfahren zu den höheren Förderquoten für umweltfreundliche Busse von bis zu 80 Prozent wurde eingeleitet.

30. Inwiefern geht die Bundesregierung weiter davon aus, dass Ende des Jahres 2020 die Beschaffung erster Busse bewilligt wird (vgl. Ausschussdrucksache 19(15)384)?

Vor dem Hintergrund des bereits eingeleiteten Pränotifizierungsverfahrens geht das BMVI davon aus, dass das Programm voraussichtlich in diesem Jahr starten kann. Dies hängt von der Zustimmung der EU-Kommission ab.

31. Inwiefern trifft die Aussage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Ausschussdrucksache 19(15)384 weiterhin zu, dass für die neue Förderrichtlinie 270 Mio. Euro zur Verfügung stehen werden, und wie viele Busbeschaffungen sollen damit nach Planung der Bundesregierung bis wann gefördert werden?

Die geplante Förderung ist Bestandteil des Klimaschutzprogramms 2030 und des Konjunkturpakets der Bundesregierung. Für das Förderprogramm sind nach Kabinettsbeschluss 1,07 Mrd. Euro veranschlagt.

32. Auf welche Weise fördert die Bundesregierung die Errichtung von Ladeinfrastruktur für Reise- und Überlandbusse, und wie viele bereits bestehende Lademöglichkeiten wurden auf diese Weise gefördert (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Bislang hat die Bundesregierung keine Ladeinfrastruktur für Reisebusse gefördert.

Anlage zu Frage 2

Kraftfahrtsbundesamt
32-140/17/01/01/20

Bestand an ÖPNV- und sonstigen Kraftomnibussen mit der Antriebsart Elektro am 01. Januar der Jahre 2016 bis 2020 nach Bundesländern

Berichtsjahr	Fahrzeugart	Insgesamt										divers									
		Sachsen-Anhalt	Baden-Württemberg	Bayern	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hamburg	Hessen	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen	Rheinland-Pfalz	Saarland	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Schleswig-Holstein	Thüringen	Sonstige, Unbekannt		
2016	Elektro-Kraftomnibusse	137	13	4	7	18	3	2	-	4	11	89	-	-	2	-	4	-	-	-	
	Elektro-ÖPNV	123	13	3	7	16	-	2	-	2	11	85	-	-	2	-	2	-	-	-	
	Elektro-Sonstige	14	-	1	-	2	3	-	2	-	4	4	-	-	-	-	2	-	-	-	
2017	Elektro-Kraftomnibusse	188	21	5	4	18	3	5	-	16	82	-	-	2	-	6	-	-	-		
	Elektro-ÖPNV	155	21	5	4	16	-	6	-	16	76	-	-	2	-	4	-	-	-		
	Elektro-Sonstige	13	-	-	-	2	3	7	-	2	4	-	-	-	-	2	-	-	-		
2018	Elektro-Kraftomnibusse	180	29	12	5	19	3	7	-	14	79	-	-	4	-	6	-	-	-		
	Elektro-ÖPNV	169	26	11	5	16	3	5	-	14	75	-	-	2	-	6	-	-	-		
	Elektro-Sonstige	14	1	1	-	2	-	2	-	2	4	-	-	-	-	2	-	-	-		
2019	Elektro-Kraftomnibusse	228	42	16	7	18	2	12	6	3	82	-	-	3	-	2	-	-	-		
	Elektro-ÖPNV	212	41	17	7	16	2	10	6	1	86	-	-	2	-	2	-	-	-		
	Elektro-Sonstige	15	1	1	-	2	-	2	-	2	6	-	-	-	-	2	-	-	-		
2020	Elektro-Kraftomnibusse	305	74	34	35	18	4	47	16	4	104	-	-	3	-	9	-	-	-		
	Elektro-ÖPNV	300	71	30	28	16	-	47	16	2	100	-	-	3	-	7	-	-	-		
	Elektro-Sonstige	25	3	4	7	2	-	-	-	2	4	-	-	1	-	2	-	-	-		

