

Stand: 24.06.2026 07:12:41

Vorgangsmappe für die Drucksache 19/10369

"Sachstand Antriebsformen in Bayern"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/10369 vom 07.04.2026



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Martin Stümpfig, Dr. Markus Büchler**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 29.01.2026

Sachstand Antriebsformen in Bayern

Die Staatsregierung wird gefragt:

- | | | |
|-----|---|---|
| 1.1 | Wie viele batterieelektrisch betriebene Pkws wurden seit 2020 im Bund und in Bayern zugelassen (bitte jährlich aufschlüsseln)? | 3 |
| 1.2 | Wie viele wasserstoff- bzw. brennstoffzellenbetriebene Pkws wurden seit 2020 im Bund und in Bayern zugelassen (bitte jährlich aufschlüsseln)? | 3 |
| 2.1 | Wie viele batterieelektrisch betriebene Lkws wurden seit 2020 im Bund und in Bayern zugelassen (bitte jährlich aufschlüsseln)? | 3 |
| 2.2 | Wie viele wasserstoff- bzw. brennstoffzellenbetriebene Lkws wurden seit 2020 im Bund und in Bayern zugelassen (bitte jährlich aufschlüsseln)? | 3 |
| 3.1 | Wie viele batterieelektrisch betriebene Busse wurden seit 2020 im Bund und in Bayern zugelassen (bitte jährlich aufschlüsseln)? | 3 |
| 3.2 | Wie viele wasserstoff- bzw. brennstoffzellenbetriebene Busse wurden seit 2020 im Bund und in Bayern zugelassen (bitte jährlich aufschlüsseln)? | 3 |
| 1.3 | Wie hoch schätzt die Staatsregierung die zukünftigen Zulassungszahlen in den unterschiedlichen Antriebsarten (Verbrenner, Wasserstoff und Elektro) im Pkw-Bereich bis zum Jahr 2040 ein? | 4 |
| 2.3 | Wie hoch schätzt die Staatsregierung die zukünftigen Zulassungszahlen in den unterschiedlichen Antriebsarten (Verbrenner, Wasserstoff und Elektro) im im Lkw-Bereich bis zum Jahr 2040 ein? | 4 |
| 3.3 | Wie hoch schätzt die Staatsregierung die zukünftigen Zulassungszahlen in den unterschiedlichen Antriebsarten (Verbrenner, Wasserstoff und Elektro) neuer Busse bis zum Jahr 2040 ein? | 4 |
| 4.1 | Wie viele Gemeinde- und Stadtwerke planen eine Umstellung auf Elektrobusse? | 4 |

4.2	Wie viele Gemeinde- und Stadtwerke planen eine Umstellung auf Wasserstoffbusse?	4
5.1	Welche Projekte für Elektromobilität wurden in Bayern seit 2020 mit mindestens 50.000 Euro gefördert (bitte mit Angabe des jeweiligen Projektes, Zeitpunkt der Förderung und Fördersumme sowie der aggregierten Fördersumme)?	5
5.2	Welche Projekte für Wasserstoffmobilität wurden in Bayern seit 2020 mit mindestens 50.000 Euro gefördert (bitte mit Angabe des jeweiligen Projektes, Zeitpunkt der Förderung und Fördersumme sowie der aggregierten Fördersumme)?	7
6.1	Welche Projekte des Bundes oder der EU wurden im Bereich Elektromobilität durch den Freistaat seit 2020 mit mindestens 50.000 Euro kofördert (bitte mit Angabe des jeweiligen Projektes, Zeitpunkt der Förderung und Fördersumme sowie der aggregierten Fördersumme)?	9
6.2	Welche Projekte des Bundes oder der EU wurden im Bereich Wasserstoffmobilität durch den Freistaat seit 2020 mit mindestens 50.000 Euro kofördert (bitte mit Angabe des jeweiligen Projektes, Zeitpunkt der Förderung und Fördersumme sowie der aggregierten Fördersumme)?	9
7.1	Wie viele Wasserstofftankstellen wurden im Rahmen des Wasserstofftankstelleninfrastrukturprogramms gefördert (bitte mit Nennung des jeweiligen Projektes, Jahr der Förderung und Angabe, ob Projekt sich in Betrieb befindet)?	9
7.2	Wie viel Wasserstoff wurde an den geförderten Wasserstofftankstellen bislang getankt (bitte mit Angabe der Anzahl an Tankvorgängen und Unterscheidung zwischen Fahrzeugarten)?	10
8.1	Weshalb hat die Stadt Bayreuth die Projekte zur Umstellung ihres Fuhrparks auf Wasserstoffbusse eingestellt?	10
8.2	Inwieweit wird der Rückfall bei den Wasserstoffprojekten nach Einschätzung der Staatsregierung dazu führen, dass der Vorsprung der E-Mobilität den Platz einnimmt und es für Wasserstoffprojekte zunehmend schwieriger werden wird?	11
8.3	Welche Strategie verfolgt die Staatsregierung angesichts der unter Frage 8.1 und bei anderen Projekten genannten negativen Erfahrungen im Bereich des Ausbaus eines Wasserstofftankstellennetzes?	11
	Hinweise des Landtagsamts	12

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 02.03.2026

- 1.1 **Wie viele batterieelektrisch betriebene Pkws wurden seit 2020 im Bund und in Bayern zugelassen (bitte jährlich aufschlüsseln)?**
- 1.2 **Wie viele wasserstoff- bzw. brennstoffzellenbetriebene Pkws wurden seit 2020 im Bund und in Bayern zugelassen (bitte jährlich aufschlüsseln)?**
- 2.1 **Wie viele batterieelektrisch betriebene Lkws wurden seit 2020 im Bund und in Bayern zugelassen (bitte jährlich aufschlüsseln)?**
- 2.2 **Wie viele wasserstoff- bzw. brennstoffzellenbetriebene Lkws wurden seit 2020 im Bund und in Bayern zugelassen (bitte jährlich aufschlüsseln)?**
- 3.1 **Wie viele batterieelektrisch betriebene Busse wurden seit 2020 im Bund und in Bayern zugelassen (bitte jährlich aufschlüsseln)?**
- 3.2 **Wie viele wasserstoff- bzw. brennstoffzellenbetriebene Busse wurden seit 2020 im Bund und in Bayern zugelassen (bitte jährlich aufschlüsseln)?**

Die Fragen 1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 3.1 und 3.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Pressemitteilung des Landesamts für Statistik vom 22. Januar 2026 (Pressemitteilung: www.statistik.bayern.de¹) enthält eine tabellarische Übersicht, aus der die Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Bayern von Januar bis Dezember 2025 in absoluten Zahlen (aufgegliedert nach Antriebsart) wie auch in der prozentualen Veränderung von 2025 gegenüber 2024 zu entnehmen sind. Weiterhin veröffentlichte das Landesamt für Statistik im Rahmen seiner Pressemitteilung eine Grafik zu den Pkw-Neuzulassungen in Bayern seit 2005 nach ausgewählten Kraftstoffarten. Das Landesamt für Statistik bezieht die Daten vom Kraftfahrtbundesamt. Das Kraftfahrtbundesamt erhebt auch die bundesweiten Zulassungszahlen, daher wird hierfür auf die jedermann zugänglichen Statistiken des Kraftfahrtbundesamtes verwiesen (im Hinblick auf die Antriebsarten www.kba.de²). Die angefragten Zulassungszahlen im Zeitraum 2020 bis 2025, aufgegliedert nach Jahren und bestimmten Fahrzeugen, lassen sich aus der unter diesem Link aufgeführten Tabelle ermitteln.

1 <https://www.statistik.bayern.de/presse/mitteilungen/2026/pm014/index.html>

2 https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Umwelt/umwelt_node.html

1.3 Wie hoch schätzt die Staatsregierung die zukünftigen Zulassungszahlen in den unterschiedlichen Antriebsarten (Verbrenner, Wasserstoff und Elektro) im Pkw-Bereich bis zum Jahr 2040 ein?

2.3 Wie hoch schätzt die Staatsregierung die zukünftigen Zulassungszahlen in den unterschiedlichen Antriebsarten (Verbrenner, Wasserstoff und Elektro) im im Lkw-Bereich bis zum Jahr 2040 ein?

3.3 Wie hoch schätzt die Staatsregierung die zukünftigen Zulassungszahlen in den unterschiedlichen Antriebsarten (Verbrenner, Wasserstoff und Elektro) neuer Busse bis zum Jahr 2040 ein?

Die Fragen 1.3, 2.3 und 3.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Schätzung hinsichtlich zukünftiger Zahlen ist nicht sinnvoll möglich.

4.1 Wie viele Gemeinde- und Stadtwerke planen eine Umstellung auf Elektrobusse?

Welche Gemeinde- und Stadtwerke die Umstellung auf Elektrobusse bisher planen, kann nur insoweit beantwortet werden, als Voranfragen oder Förderanträge beim Freistaat Bayern gestellt wurden. Dies trifft auf folgende Vorhabenträger zu:

- Augsburg
- Freilassing
- Fürth
- Garmisch-Partenkirchen
- Hof
- Ingolstadt
- Kempten
- Lindau
- München Stadt und Landkreis
- Neu-Ulm
- Passau
- Regensburg
- Schweinfurt
- Würzburg

4.2 Wie viele Gemeinde- und Stadtwerke planen eine Umstellung auf Wasserstoffbusse?

Für die Umstellung auf Wasserstoffbusse hat der Freistaat Bayern von den nachfolgenden Gemeinde- und Stadtwerken Voranfragen erhalten:

- Landkreis Passau, Anfrage aus 2020, Wasserstoff- und Elektrobusse sind in Kombination geplant.
- Stadtwerk Haßfurt, Anfrage aus 2020, Planungen zur Umrüstung auf Wasserstoff.

5.1 Welche Projekte für Elektromobilität wurden in Bayern seit 2020 mit mindestens 50.000 Euro gefördert (bitte mit Angabe des jeweiligen Projektes, Zeitpunkt der Förderung und Fördersumme sowie der aggregierten Fördersumme)?

Fahrzeugförderung:

Der Freistaat Bayern unterstützt private und kommunale Verkehrsunternehmen bei der Beschaffung von emissionsarmen und emissionsfreien Linienbussen im ÖPNV. Fördergegenstand ist die Fahrzeughülle. Die aktuellen Förderbeträge sind unter www.stmb.bayern.de³ veröffentlicht. Die Mehrkosten eines emissionsarmen oder emissionsfreien Busses werden vorrangig vom Bund gefördert. Sollte ein Antrag auf Bundesebene keinen Erfolg haben, unterstützt nachrangig und im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel der Freistaat Bayern die Verkehrsunternehmen bei den Mehrkosten für alternative Antriebe.

Seit 2020 hat der Freistaat Bayern insgesamt 753 Elektrobusse gefördert. Die Gesamtfördersumme für Elektrobusse lag von 2020 bis 2025 bayernweit bei rd. 90,8 Mio. Euro.

Die Gesamtfördersumme verteilt sich auf die Jahre 2020 bis 2025 wie folgt:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Summe
Förder-summe	3,69 Mio. Euro	4,04 Mio. Euro	13,97 Mio. Euro	20,31 Mio. Euro	28,0 Mio. Euro	20,8 Mio. Euro	90,81 Mio. Euro

Hinweis:

Aus Gründen der Homogenität des Fördergegenstands „Elektrobusse“ erfolgt die Aufschlüsselung lediglich auf Jahresbasis.

Ladeinfrastrukturförderung:

Im Bereich Elektromobilität wurden von 2020 bis 2025 für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Omnibusbetriebshöfen im Rahmen der „ÖPNV-Infrastrukturförderung“ nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz (BayFAG) Zuwendungsbescheide mit einer Gesamtfördersumme von mehr als 71 Mio. Euro durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) mit Komplementärförderung durch das Staatsministerium der Finanzen und für Heimat (StMFH) erteilt.

Diese Gesamtfördersumme verteilt sich auf die Jahre 2020 bis 2025 wie folgt:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Summe
Förder-summe	0 Euro	0 Euro	16,8 Mio. Euro	32,8 Mio. Euro	14,3 Mio. Euro	7,3 Mio. Euro	71,2 Mio. Euro

Hinweis:

Aus Gründen der Homogenität des Fördergegenstands „Ladeinfrastruktur“ erfolgt die Aufschlüsselung lediglich auf Jahresbasis.

Im Bereich Elektromobilität wurden von 2020 bis 2025 für den Ausbau der Ladeinfrastruktur im Rahmen von Förderaufrufen in den Förderrichtlinien „Tourismus in Bayern – E-Ladepunkte“, „Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern“, „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern

3 https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/eckpunkte_klimabusse_2024.pdf

1.0 und 2.0“ sowie „Nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für den E-Straßengüterverkehr in Bayern“ vom Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (StMWi) Zuwendungsbescheide mit einer Gesamtfördersumme von mehr als 52 Mio. Euro erteilt.

Diese Gesamtfördersumme verteilt sich auf die Jahre 2020 bis 2025 wie folgt:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Summe
Förder-summe	3,43 Mio. Euro	6,81 Mio. Euro	13,65 Mio. Euro	14,84 Mio. Euro	8,98 Mio. Euro	4,4 Mio. Euro	52,11 Mio. Euro

Hinweis:

Aus Gründen der Homogenität des Fördergegenstands „Ladeinfrastruktur“ erfolgt die Aufschlüsselung lediglich auf Jahresbasis.

Technologieförderung:

Im Rahmen der Technologieförderung hat das StMWi über das Bayerische Verbundforschungsprogramm, Förderlinie Mobilität (Innovative Antriebstechnologien für mobile Anwendungen), nachstehende Zuwendungsbescheide erteilt:

- Modulares Batteriebaukastensystem (BattBau); Zuwendung rd. 0,6 Mio. Euro; 2020–2022
- Effi-Link – Effiziente Ladeinfrastruktur für interoperables kontaktloses Laden, Zuwendung rd. 0,7 Mio. Euro; 2026–2029
- ThermiQ – Entwicklung eines innovativen Thermomanagements zur Reduktion der Zellstreuung; Zuwendung rd. 0,4 Mio. Euro; 2026–2028
- HELENA – Hohlleitergekühlter Selten-Erdfreier Leichter Effizienter Neuartiger Antrieb; Zuwendung rd. 0,6 Mio. Euro; 2026–2029
- SoftBatt – Software-definierte Batteriebausteine aus Zellen, Inverter und Ladeinheit in einem voll integrierten Batteriesystem; Zuwendung rd. 0,8 Mio. Euro; 2024–2026
- MicroGaN – Hocheffizientes Antriebssystem für Mikromobilitätsfahrzeuge mit einem kombinierten GaN-Aufwärtswandler und einer Sechs-Phasen-Wechselrichter-Topologie zur Reduzierung von Feldschwächungsverlusten; Zuwendung rd. 0,6 Mio. Euro; 2025–2027
- High Voltage Light e Vehicle; Zuwendung rd. 1,1 Mio. Euro; 2023–2026
- Austauschbarer Li-Ionen Akku mit Digitaler Ladeinfrastruktur; Zuwendung rd. 0,6 Mio. Euro; 2023–2025
- Battery Next Generation; Zuwendung rd. 3,3 Mio. Euro; 2023–2025
- Fertigungsverfahren (FV) für einen getriebelosen Radnabenmotor (RNM) in Radialfluss-Doppelrotorbauweise; Zuwendung rd. 1,5 Mio. Euro; 2022–2025
- Nabenheld: Entwicklung einer Hochdrehzahl-E-Achse; Zuwendung rd. 0,8 Mio. Euro; 2021–2023
- smart BIOTRUCK conversion – universell einsetzbares Elektro-Retrofitting-Kit für Lkw über 26 Tonnen; Zuwendung rd. 0,9 Mio. Euro; 2020–2023
- SERVUS – sichere und effiziente Lastenfahrräder; Zuwendung rd. 0,3 Mio. Euro; 2021–2022
- DRAGAN; Zuwendung rd. 0,7 Mio. Euro; 2020–2023
- InnoBatSys – Innovatives Batteriesystem; Zuwendung rd. 1,3 Mio. Euro; 2021–2023

Die Gesamtfördersumme beträgt rd. 14,2 Mio. Euro.

Hinweis:

Bei der Auswahl der Projekte wurde der Fokus auf straßengebundene Elektromobilität gelegt.

Im Rahmen der Technologieförderung hat das StMWi über das Bayerische Energieforschungsprogramm nachstehende Zuwendungsbescheide erteilt:

- CONPLASIM – Simulative Entwicklung eines Material- und Fertigungskonzepts für wärmeleitende Compounds; Zuwendung rd. 0,2 Mio. Euro; 2021–2025
- HYCOOL – Material- und Fertigungskonzept zur Kühlung der Leistungselektronik von Brennstoffzellen-Lkw; Zuwendung rd. 0,9 Mio. Euro; 2021–2025
- Batterie-Modul für FCEV- & HEV-Anwendungen; Zuwendung rd. 2,3 Mio. Euro; 2022–2025
- eTraktor – Entwicklung eines Traktors mit elektrischer Leistungsübertragung und -verzweigung als Grundlage für die Integration einer Brennstoffzelle; Zuwendung rd. 0,6 Mio. Euro; 2023–2026
- BayBas – Bayerische Batteriesystementwicklung und -fertigung; Zuwendung rd. 2,0 Mio. Euro; 2025–2027
- H2EIMo – Einsatz von Hohlleiterwicklungen in elektrischen Maschinen für die E-Mobilität; Zuwendung rd. 0,9 Mio. Euro; 2025–2028

Die Gesamtfördersumme beträgt rd. 6,9 Mio. Euro.

5.2 Welche Projekte für Wasserstoffmobilität wurden in Bayern seit 2020 mit mindestens 50.000 Euro gefördert (bitte mit Angabe des jeweiligen Projektes, Zeitpunkt der Förderung und Fördersumme sowie der aggregierten Fördersumme)?

Fahrzeugförderung:

Seit 2020 hat der Freistaat Bayern insgesamt 30 Wasserstoffbusse gefördert. Die Gesamtfördersumme für Wasserstoffbusse lag von 2020 bis 2025 bayernweit bei rd. 2,9 Mio. Euro.

Die Gesamtfördersumme verteilt sich auf die Jahre 2023 und 2024 wie folgt:

	2023	2024	Summe
Fördersumme	2,69 Mio. Euro	0,17 Mio. Euro	2,86 Mio. Euro

Hinweis:

Aus Gründen der Homogenität des Fördergegenstands „Wasserstoffbusse“ erfolgt die Aufschlüsselung lediglich auf Jahresbasis.

Technologieförderung:

Im Rahmen der Technologieförderung hat das StMWi über das Bayerische Verbundforschungsprogramm, Förderlinie Mobilität (Innovative Antriebstechnologien für mobile Anwendungen), nachstehende Zuwendungsbescheide erteilt:

- CCMplus – Steigerung der Effizienz und Langzeitstabilität von CCM (Catalyst Coated Membranes) für Wasserstoffbrennstoffzellen; Zuwendung rd. 1 Mio. Euro; 2023–2026

- H2-OHA – Hydrogen Mixture Formation in Off-Highway Applications; Zuwendung rd. 1,7 Mio. Euro; 2023–2025
- H2ICE Stadtbuss; Zuwendung rd. 1,1 Mio. Euro; 2020–2023
- SBBhybrid – Entwicklung eines modularen, skalierbaren und bauraumoptimierten Brennstoffzellen/Batterie-Systembaukastens; Zuwendung rd. 1,5 Mio. Euro, 2023–2026
- Hybridspeicher – Neuartige Methanol HT-PEMFC für E-Fahrzeuge; Zuwendung rd. 1,5 Mio. Euro; 2021–2022

Die Gesamtfördersumme beträgt rd. 6,8 Mio. Euro.

Hinweis:

Bei der Auswahl der Projekte wurde der Fokus auf straßengebundene Wasserstoffmobilität gelegt. Die Projekte lassen sich teils sowohl der Wasserstoff- als auch der Elektromobilität (Frage 5.1) zuordnen, wurden jedoch der Übersichtlichkeit halber ausschließlich hier aufgenommen.

Im Rahmen der Technologieförderung hat das StMWi über das Bayerische Energieforschungsprogramm nachstehende Zuwendungsbescheide erteilt:

- HyRunCell – Forschung und Entwicklung von Hochleistungspolymeren für die Brennstoffzellentechnologie; Zuwendung rd. 1,1 Mio. Euro; 2019–2022
- HyRunCell – Neue leistungsfähige Brennstoffzelle; Zuwendung rd. 1,6 Mio. Euro; 2019–2022
- H2SEKTOR; Zuwendung rd. 1,5 Mio. Euro; 2019–2022
- Brennstoffzellen-Lkw; Zuwendung rd. 1,3 Mio. Euro; 2020–2022
- Lkw-Brennstoffzelle; Zuwendung rd. 2,6 Mio. Euro; 2020–2023
- CryoTEST – Testkonzeptentwicklung für ein C₂H₂-Speichersystem für Nutzfahrzeuge; Zuwendung rd. 0,03 Mio. Euro; 2021–2022
- CryoCONCEPT – Konzeptentwicklung eines CRYOGAS-Speichersystems (C₂H₂) für Nutzfahrzeuge; Zuwendung rd. 0,6 Mio. Euro; 2021–2022
- H2 Plug & Drive Speichersysteme; Zuwendung rd. 3,0 Mio. Euro; 2021–2024
- H2 Composite-Tank; Zuwendung rd. 4,6 Mio. Euro; 2021–2025
- ELEVATOR-Entwicklung eines Verfahrens zur Umrüstung von Nutzfahrzeugen auf Brennstoffzellen-Antriebe; Zuwendung rd. 4,1 Mio. Euro; 2021–2024
- H2-INFRA MOB – Erneuerbarer H₂ aus biogenen Reststoffen zum Aufbau einer mobilen H₂-Infrastruktur für Nutzfahrzeuge; Zuwendung rd. 3,8 Mio. Euro; 2021–2024
- BayernFlotte (Fahrzeug); Zuwendung rd. 4,6 Mio. Euro; 2021–2027
- BayernFlotte (Komponenten); Zuwendung rd. 3,5 Mio. Euro; 2021–2025
- Kingfisher – Entwicklung eines hochwertigen Hausbootes mit Brennstoffzellenantrieb; Zuwendung rd. 0,6 Mio. Euro; 2021–2026
- Stat-Hy – Wasserstoffspeichersystem für stationäre Anwendungen; Zuwendung rd. 1,3 Mio. Euro; 2021–2024
- HyXL – Wasserstoff-XL-Tanks; Zuwendung rd. 7,3 Mio. Euro; 2021–2025
- Batteriemodul für FCEV- & HEV-Anwendungen; Zuwendung rd. 2,3 Mio. Euro; 2022–2025

- BIPO 2026 – Entwicklung und Demonstration eines energieeffizienten und voll-automatischen Herstellprozesses für Bipolarplatten; Zuwendung rd. 3,8 Mio. Euro; 2024–2027
- BPP 2026 – Erforschung relevanter Prozesse zur Industrialisierung von Bipolarplatten; Zuwendung rd. 1,3 Mio. Euro; 2024–2027
- Hydrogen to Vehicle; Zuwendung rd. 6,9 Mio. Euro; 2024–2028

Die Gesamtfördersumme beträgt rd. 55,8 Mio. Euro.

6.1 Welche Projekte des Bundes oder der EU wurden im Bereich Elektromobilität durch den Freistaat seit 2020 mit mindestens 50.000 Euro kogefördert (bitte mit Angabe des jeweiligen Projektes, Zeitpunkt der Förderung und Fördersumme sowie der aggregierten Fördersumme)?

Solche Projekte sind nicht bekannt.

6.2 Welche Projekte des Bundes oder der EU wurden im Bereich Wasserstoffmobilität durch den Freistaat seit 2020 mit mindestens 50.000 Euro kogefördert (bitte mit Angabe des jeweiligen Projektes, Zeitpunkt der Förderung und Fördersumme sowie der aggregierten Fördersumme)?

Im Bereich der Wasserstoffmobilität wurde das Important Project of Common European Interest (IPCEI) „Hydrogen Powered Drivetrain (HyPowerDrive)“ kofinanziert. Mit Zuwendungsbescheid des Bundes vom 13. November 2025 wurde eine Fördersumme von 273,23 Mio. Euro bewilligt. Daran beträgt der Finanzierungsanteil des Freistaates Bayern 81,97 Mio. Euro.

7.1 Wie viele Wasserstofftankstellen wurden im Rahmen des Wasserstofftankstelleninfrastrukturprogramms gefördert (bitte mit Nennung des jeweiligen Projektes, Jahr der Förderung und Angabe, ob Projekt sich in Betrieb befindet)?

Projekttitel	Erstbewilligung	In Betrieb
Erste Wasserstofftankstelle im Landkreis Eichstätt	12.11.2024	Nein
Öffentliche Wasserstofftankstelle in Sindelsdorf	15.04.2024	Nein
Wasserstofftankstelle Schweitenkirchen	27.09.2022	Nein
Öffentliche Wasserstofftankstelle Hofolding	20.12.2021	Ja
Aufbau Wasserstofftankstelle für Lkw und Busse am neuen Autobahnkreuz Pocking	12.11.2024	Nein
BayH2 Station – H2 Tankstelle Bayernoil Neustadt	29.06.2023	Nein
Aufbau Wasserstofftankstelle für Lkw und Busse in Passau Sperrwies	20.12.2021	Ja
Pilsach-Tankstelle am Wasserstoffwerk von Hydrogenity GmbH	09.12.2024	Nein
Errichtung einer Wasserstofftankstelle in Ebermannsdorf	09.12.2024	Nein
Wasserstofftankstelle Obertraubling	08.04.2024	Nein
H2 Tankstelle Kulmbach	30.06.2023	Nein
Öffentliche Wasserstofftankstelle in Hallstadt	28.06.2023	Ja
HRS Bayreuth 350 bar-Erweiterung	27.06.2023	Nein

Projekttitlel	Erstbewilligung	In Betrieb
Aufbau Wasserstofftankstelle in Wunsiedel	04.10.2021	Ja
Wasserstofftankstelleninfrastruktur Erik Walther	09.12.2024	Nein
Errichtung einer Onsite-HRS am geplanten Elektrolyseur Höchststadt	20.11.2024	Nein
Wasserstofftankstelle am Hafen Nürnberg („Energy Port Nürnberg“)	08.04.2024	Nein
H2-Tankstelle Dettelbach	15.05.2024	Nein
H2TS Alzenau	31.07.2023	Nein
Wasserstofftankstelle Hafen Schweinfurt	27.06.2023	Nein
H2T Aschaffenburg 700 bar-Erweiterung	27.07.2022	Ja
Bau einer Wasserstofftankstelle in Aschaffenburg	20.12.2021	Ja
Wasserstofftankstelle Langweid am Lech	20.11.2024	Nein
H2 Fill-up Heavy Duty Weißenhorn	12.04.2024	Nein
Wasserstoffkreislauf HyAllgäu-Bodensee	30.06.2023	Nein
Öffentliche Wasserstofftankstelle in Leipheim	28.06.2023	Nein
Errichtung einer nachhaltigen Wasserstofftankstelleninfrastruktur am Flughafen Memmingen	19.06.2023	Nein
Aufbau Wasserstofftankstelle in 87437 Kempten	12.06.2023	Nein
Wasserstofftankstelle GVZ Augsburg	25.08.2022	Ja
Aufbau Wasserstofftankstelle in 87700 Memmingen	19.11.2021	Ja

7.2 Wie viel Wasserstoff wurde an den geförderten Wasserstofftankstellen bislang getankt (bitte mit Angabe der Anzahl an Tankvorgängen und Unterscheidung zwischen Fahrzeugarten)?

Vertankte Menge Wasserstoff 350 bar in t	140,216
Vertankte Menge Wasserstoff 700 bar in t	1,95
Vertankte Menge gesamt in t	142,166
Betankungsvorgänge	4 213

Eine Unterscheidung nach Fahrzeugarten wird nicht erfasst. Theoretisch können auch 700 bar-Fahrzeuge an der 350 bar-Zapfsäule tanken, dann wird der Tank nur rund zur Hälfte gefüllt. Gleiches gilt auch für Pkw.

8.1 Weshalb hat die Stadt Bayreuth die Projekte zur Umstellung ihres Fuhrparks auf Wasserstoffbusse eingestellt?

In der Verzichtserklärung benennt die Zuwendungsnehmerin die geänderten politischen Rahmenbedingungen, also die Ablehnung der Wasserstoffbusförderung im Jahr 2023 und die Einstellung des Förderprogramms für H2-Busse auf Bundesebene, als Hauptgrund für die Einstellung des Projektes am Standort Bayreuth. Daneben führt die Antragstellerin auf, dass die für das Vorhaben nötigen hohen Investitionssummen durch die Energiekrise und die damit verbundenen finanziellen Herausforderungen im Querverbund stark erschwert wurden.

8.2 Inwieweit wird der Rückfall bei den Wasserstoffprojekten nach Einschätzung der Staatsregierung dazu führen, dass der Vorsprung der E-Mobilität den Platz einnimmt und es für Wasserstoffprojekte zunehmend schwieriger werden wird?

Bayern setzt auf Technologieoffenheit. Auf dem Weg zur klimaneutralen Wirtschaft sollte kein Lösungsweg ausgeschlossen werden. Die Fortschritte der E-Mobilität können einen großen Beitrag leisten.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die batterieelektrische und die wasserstoffbasierte Mobilität keine rivalisierenden, sondern komplementäre Technologien darstellen, die beide benötigt werden, um die ehrgeizigen Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Beide Ansätze haben spezifische Vor- und Nachteile hinsichtlich Effizienz, Lade- bzw. Tankgeschwindigkeit, Reichweite und Anschaffungskosten. Zusammen können die Technologien in einer klimaneutralen Zukunft nahezu alle Mobilitätsanwendungsfälle abbilden.

Außerdem sendet auch der Bund eine positive Botschaft für die Wasserstoffmobilität in Deutschland und in Bayern. Denn das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat ein Förderprogramm für Wasserstofftankstellen und -nutzfahrzeuge in einem Umfang von 220 Mio. Euro gestartet. Der entsprechende Förderaufruf wurde am 29. Januar 2026 veröffentlicht, Förderanträge können bis zum 31. Mai 2026 eingereicht werden. Darüber hinaus ist mit der anstehenden Gesetzesänderung zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote ein spürbar positiver Anreiz für die Wasserstoffmobilität verbunden.

8.3 Welche Strategie verfolgt die Staatsregierung angesichts der unter Frage 8.1 und bei anderen Projekten genannten negativen Erfahrungen im Bereich des Ausbaus eines Wasserstofftankstellennetzes?

Das Aussetzen der Bundesförderung im Zuge des Urteils des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds (KTF) hat zu einer deutlichen Verunsicherung geführt. Daher ist insbesondere in der erst startenden Hochlaufphase ein technologieoffenes und pragmatisches Vorgehen erforderlich, das schrittweise den Aufbau lokaler Wasserstoffwertschöpfungsketten unterstützt. Die Staatsregierung gibt mit ihrer Wasserstoffstrategie ein klares Signal der Rückendeckung und ein Bekenntnis für einen verlässlichen und konsistenten Rahmen.

Der Bund hat die seinerzeit entstandene Lücke mit der Reaktivierung eines entsprechenden Förderprogramms (Kombinationsmodell aus Wasserstofftankstelle und H₂-Nutzfahrzeugen) zwischenzeitlich wieder geschlossen.

Ein bayerisches Förderprogramm für wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge ist parallel seit Jahresbeginn in Kraft, ein erster Förderaufruf in Vorbereitung.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.