

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Stefan Schmidt, Katrin Uhlig und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Aktueller Bestand und Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahlen der zugelassenen Dieselsebuse, 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)?
2. Für wie viele Busse der folgenden Typen wurden seit 2021 jeweils Zuwendungen des Bundes bewilligt (bitte nach Bundesländern, Jahren und Förderprogrammen aufschlüsseln)
 - a) batterieelektrische Busse,
 - b) Oberleitungsbusse,
 - c) Hybridbusse,
 - d) Wasserstoffbusse und
 - e) Busse, die mit HVO100 betrieben werden?
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)
 - a) batterieelektrische Busse,
 - b) Oberleitungsbusse,

- c) Hybridbusse,
 - d) Wasserstoffbusse und
 - e) Busse, die mit HV100 betrieben werden?
4. Für wie viele Busse der folgenden Typen wird jeweils die Bewilligung von Zuwendungen derzeit noch geprüft (bitte nach Bundesländern und Förderprogrammen aufschlüsseln)
- a) batterieelektrische Busse,
 - b) Oberleitungsbusse,
 - c) Hybridbusse,
 - d) Wasserstoffbusse und
 - e) Busse, die mit HVO100 betrieben werden?
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)
- a) batterieelektrische Busse,
 - b) Oberleitungsbusse,
 - c) Hybridbusse,
 - d) Wasserstoffbusse,
 - e) Busse, die mit HVO100 betrieben werden und
 - f) Diesibusse?
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?
7. Wurde in der Vergangenheit Geld aus der Aufbau- und Resilienzfazilität zur Förderung batterieelektrischer Busse aufgewendet?
8. Wann plant die Bundesregierung erneute Förderaufrufe zur Förderung von batterieelektrischen Bussen, und welches Finanzvolumen ist dafür vorgesehen?
9. Aus welchem Haushaltstitel plant die Bundesregierung, die Förderung batterieelektrischer Busse nach 2026 zu speisen?
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)?
11. In welchen zehn Städten sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit 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?

13. Welche alternativen Antriebsarten sollen zukünftige Förderungen erhalten?
14. Welche Laufzeiten sind für zukünftige Förderrichtlinien vorgesehen, und bis wann sollen diese Förderrichtlinien erarbeitet worden sein?

Berlin, den 18. Mai 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

