

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Diana Zimmer, Kay Gottschalk, Jan Wenzel Schmidt, Christian Douglas, Hauke Finger, Rainer Groß, Jörn König, Reinhard Mixl, Iris Nieland, Thomas Korell, Marcel Queckemeyer, Christian Reck und der Fraktion der AfD**

### **Mögliche Investitionsüberlastung der Kommunen durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz**

Mit dem im Jahr 2021 in Kraft getretenen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) hat der Bund eine gesetzliche Regelung geschaffen, nach der öffentliche Auftraggeber – insbesondere Kommunen – verpflichtet sind, beim Erwerb bestimmter Fahrzeugtypen verbindliche Mindestziele für „saubere Fahrzeuge“ einzuhalten (§ 5 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes). Die Anforderungen steigen stufenweise, ab 2026 gilt ein deutlich höherer Anteil emissionsfreier Busse in den Flotten. Für viele Kommunen bedeutet dies hohe Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur.

Die Stadt Pforzheim beabsichtigt aktuell den Bau eines neuen E-Busbetriebshofs in vereinfachter Ausführung ohne Dach. Die veranschlagten Kosten belaufen sich auf rund 37 Mio. Euro (<https://bnn.de/pforzheim/pforzheim-geplanter-e-bus-betriebshof-ist-streitthema-im-ausschuss>). Die öffentliche Förderung ist bislang nur für einen Teil der Ladeinfrastruktur zugesichert (ca. 7 Mio. Euro), für den überwiegenden Teil der Kosten ist die Finanzierung bislang unklar (ebd.). Alternativlösungen wie der Einsatz von Recycling-Diesel (HVO100) werden durch die gesetzlichen Vorgaben weitgehend ausgeschlossen ([www.pz-news.de/pforzheim\\_artikel,-Pforzheims-zukuenftiger-E-Busbetriebshof-ein-vermeidbares-Millionengrab-\\_arid,2242068.html](http://www.pz-news.de/pforzheim_artikel,-Pforzheims-zukuenftiger-E-Busbetriebshof-ein-vermeidbares-Millionengrab-_arid,2242068.html), <https://reitschuster.de/post/saubere-fahrzeuge-beschaffungsgesetz-wird-fuer-staedte-zum-millionengrab>).

Obwohl Recyclingkraftstoffe wie HVO100 als CO<sub>2</sub>-reduzierende Technologien verfügbar wären, werden diese gemäß den Vorgaben des Gesetzes nicht als emissionsfrei eingestuft. Um die gesetzlich vorgeschriebenen Quoten zu erfüllen und die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sicherzustellen, sind die Kommunen teils zu erheblichen Investitionen gezwungen, auch wenn diese angesichts des begrenzten Nutzens und der örtlichen Rahmenbedingungen wirtschaftlich nur schwer vertretbar erscheinen (ebd.).

Mehrere kommunale Vertreter, darunter der Oberbürgermeister von Pforzheim, kritisieren, dass der Bund solche Verpflichtungen beschließt, ohne für die vollständige Finanzierung aufzukommen (ebd.). Dies wirft bei den Fragestellern auch Fragen im Hinblick auf das in Artikel 104a Absatz 1 des Grundgesetzes verankerte Konnexitätsprinzip auf, wonach der Bund bei der Übertragung von Aufgaben auf die Länder und Kommunen grundsätzlich auch für die entsprechenden finanziellen Mittel sorgen muss.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Mindestquoten für saubere Fahrzeuge müssen Kommunen gemäß dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz im Zeitraum von 2021 bis 2025 sowie im Zeitraum von 2026 bis 2030 erfüllen?
2. Welche Spielräume oder Ausnahmen bestehen laut Gesetz oder Durchführungsverordnungen für Kommunen, die die gesetzlichen Quoten aufgrund technischer oder finanzieller Gründe nicht erreichen können?
3. Liegen der Bundesregierung Kostenabschätzungen dazu vor, welche finanziellen Gesambelastungen den Kommunen in Deutschland durch die Umsetzung der Quotenregelungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (insbesondere im Hinblick auf emissionsfreie Busse und notwendige Betriebshofinfrastruktur) bis 2030 entstehen werden, und wenn ja, welche?
4. Kann die Bundesregierung die durchschnittlichen Investitionskosten, die Kommunen beim Umstieg auf E-Busse samt Ladeinfrastruktur und Betriebshöfen aktuell schultern müssen, beziffern, und wenn ja, in welcher Höhe bewegen sich diese (bitte nach Fahrzeugklasse aufschlüsseln)?
5. Welche konkreten Finanzierungsprogramme des Bundes bestehen derzeit zur Förderung von Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeugbeschaffungen im Rahmen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes, und in welcher Höhe sind für die kommenden fünf Jahre Fördermittel eingeplant?
6. Inwieweit ist nach Ansicht der Bundesregierung sichergestellt, dass die bestehenden Förderprogramme den tatsächlichen Investitionsbedarf der Kommunen vollständig oder zumindest überwiegend abdecken?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Belastungen für strukturschwächere Kommunen, insbesondere in Baden-Württemberg, durch die Umsetzung der Fahrzeugquoten?
8. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, in welchem Umfang Kommunen derzeit ggf. Investitionsentscheidungen im ÖPNV-Bereich aufschieben oder einschränken, weil unklar ist, ob und in welchem Umfang Fördermittel für den erforderlichen Ausbau der Infrastruktur (z. B. E-Busbetriebshöfe) bereitstehen werden, und wenn ja, welche Erkenntnisse sind dies?
9. Wie viele Städte und Gemeinden bundesweit und in Baden-Württemberg haben bislang Rückmeldungen über wirtschaftliche oder technische Umsetzungsprobleme im Zusammenhang mit dem Gesetz an den Bund übermittelt, und um welche Städte und Gemeinden handelt es sich (bitte diese getrennt nach Bundesländern auflisten)?
10. Welche Rechtsfolgen drohen Kommunen, die die vorgegebenen Quoten für saubere Fahrzeuge nicht einhalten?
11. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob Investitionsmaßnahmen nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz in Städten wie Pforzheim haushaltswirksame Kürzungen in anderen Bereichen (z. B. Bildung, Kultur, Soziales) nach sich ziehen?
12. Mit welchen durchschnittlichen Betriebskosten pro Fahrzeug (z. B. E-Busse) rechnet die Bundesregierung aktuell im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen mit Dieselantrieb?
13. Hat sich die Bundesregierung zu den Aussagen kommunaler Akteure, das Gesetz führe angesichts begrenzter Mittel zu einem Investitionsstau oder zur vollständigen Blockade kommunaler Flottenplanung, eine eigene Auffassung gebildet, und wenn ja, wie lautet diese?

14. Welche Prüfungen hat die Bundesregierung hinsichtlich alternativer Technologien wie HVO100 im Busverkehr ggf. vorgenommen, um die Kostenbelastung für Kommunen zu reduzieren, und welche rechtlichen bzw. technischen Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung gegen deren Anerkennung als emissionsfreie Lösung im Sinne des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes?
15. Wie hoch ist der Anteil an Fördermitteln des Bundes, der bislang zweckgebunden im Rahmen dieses Gesetzes für Kommunen abgerufen wurde – bundesweit und in Baden-Württemberg?
16. In welcher Weise berücksichtigt die Bundesregierung bei der Umsetzung und Weiterentwicklung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes das Konnexitätsprinzip, und inwieweit sieht sie sich verpflichtet, für die vollständige Finanzierung der den Kommunen auferlegten zusätzlichen Aufgaben und Investitionen aufzukommen?
17. Welche Abstimmungen zwischen Bund und Ländern fanden seit Inkrafttreten des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes mit Blick auf die finanziellen Auswirkungen auf Kommunen statt, und zu welchen Ergebnissen haben diese geführt?
18. Plant die Bundesregierung Änderungen am Gesetz oder an der Ausgestaltung der Förderkulisse vor dem Hintergrund der kommunalen Kritik?
19. Plant die Bundesregierung, die gesetzlich vorgeschriebenen Quoten für emissionsfreie Busse zeitlich zu strecken oder anzupassen, um Kommunen mit erheblichen Investitionsstaus im ÖPNV-Bereich mehr Handlungsspielraum zu verschaffen?

Berlin, den 19. September 2025

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**

