

## **Antrag**

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

### **Förderung emissionsfreier Busantriebe verstetigen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Verkehrssektor ist einer der größten Verursacher von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland und hat laut Umweltbundesamt im Jahr 2025 mehr CO<sub>2</sub> ausgestoßen als zuvor. Deshalb ist der Sektor ein großer Hebel für wirksamen Klimaschutz. Besonders im öffentlichen Personennahverkehr kann durch den Ausbau der E-Mobilität ein entscheidender Beitrag zur Erreichung der Klimaziele geleistet werden. Elektrobusse sind leise, emissionsfrei und ein wichtiger Baustein für die Antriebswende. Gerade in der heutigen Zeit führen ständig schwankende Spritpreise zu Planungsunsicherheit. Die Abhängigkeit von fossilen und importierten Brennstoffen macht Volkswirtschaften erpressbar.

Ende 2025 waren 4.752 Busse mit vollelektrischen Antrieben auf den Straßen der Bundesrepublik unterwegs, das ist ein Anteil von etwa 14 Prozent der gesamten Busflotte (<https://www.pwc.de/de/branchen-und-markte/oeffentlicher-sektor/pwc-e-bus-radar-2026.pdf>). Mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) werden feste Quoten für die Beschaffung sauberer PKW sowie leichter und schwerer Nutzfahrzeuge vorgegeben. Im Jahr 2030 müssen 65 Prozent der neu beschafften Stadtbusse emissionsfrei sein, ab 2035 sogar 100 Prozent. Die Anschaffungskosten für vollelektrische Busse liegen deutlich höher als von Dieselbussen.

Die bisherigen Förderaufrufe haben vielen Verkehrsunternehmen den Einstieg in die E-Mobilität ermöglicht. Doch eine Förderung, die nur auf die Fahrzeuge abzielt, reicht nicht aus, um die geforderten Elektrifizierungsquoten zu erreichen. Besonders für kleinere Verkehrsbetriebe ist der erste Elektrobuss am schwierigsten zu beschaffen, da mit ihm auch die Ladeinfrastruktur und der Netzanschluss dafür errichtet werden müssen. Hier sind die Unternehmen dringend auf Unterstützung angewiesen. Die angespannte finanzielle Situation der Kommunen führt jedoch dazu, dass der Umstieg auf saubere Fahrzeuge verzögert wird und die Verkehrsbetriebe wegen mangelnder Planungssicherheit nicht investieren können.

Der öffentliche Personennahverkehr ist Aufgabe der Daseinsvorsorge, deshalb ist der Betrieb von Bussen in besonderem Maße vor kritischer Einflussnahme von

außen zu schützen. Unter der Berücksichtigung von Sicherheitsrisiken durch chinesische Software und/oder Hardware muss die gesamte Lieferkette genau geprüft werden. Ein geheimer Test der öffentlichen Verkehrsbetriebe in Norwegen ergab, dass etwa 850 im Land eingesetzte Elektrobusse vollständig aus China kontrolliert werden können ([https://www.focus.de/panorama/welt/norweger-stellen-fest-dass-china-850-ih-rer-elektrobusse-fernsteuern-und-sogar-stoppen-kann\\_ba3c10a0-fa18-48a7-8f47-2670f49304c2.html](https://www.focus.de/panorama/welt/norweger-stellen-fest-dass-china-850-ih-rer-elektrobusse-fernsteuern-und-sogar-stoppen-kann_ba3c10a0-fa18-48a7-8f47-2670f49304c2.html)). Bei der Beschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben muss daher sichergestellt werden, dass weder eine Manipulation kritischer Verkehrsinfrastruktur noch das Abschalten von ganzen Busflotten aus der Ferne vorgenommen werden können.

Die Verstärkung der Förderung von Bussen mit emissionsfreien Antrieben und die Unterstützung beim Aufbau der Ladeinfrastruktur sind notwendige Schritte, um die Klimaziele im Verkehrssektor erreichen zu können.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. die Mittel für die Förderung von Bussen mit emissionsfreien Antrieben deutlich zu erhöhen und in eine gesetzlich verankerte bis 2035 bestehende Förderung zu überführen, um Planungssicherheit für Kommunen und Verkehrsunternehmen zu schaffen;
  2. Ladeinfrastruktur in Betriebshöfen als förderfähige Maßnahme ins Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) aufzunehmen, um den Verkehrsunternehmen den initialen Schritt zu emissionsfreien Bussen zu ermöglichen;
  3. gesetzliche Hürden bei der Errichtung von Netzanschlüssen für Ladeinfrastruktur auf Betriebshöfen zügig abzubauen;
  4. Baugenehmigungen für Ladeinfrastruktur zu beschleunigen, vereinheitlichen und zu priorisieren;
  5. den Anrechnungsfaktor der THG-Quote für Strom in Elektrofahrzeugen von 3 auf 5 anzuheben, um die Wirtschaftlichkeit von Elektrobussen zu verbessern und die Elektromobilität im ÖPNV zu stärken.

Berlin, den 21. April 2026

**Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion**

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

## Begründung

Zu 1.: Das Förderprogramm zur Beschaffung emissionsfreier Busse war in der Vergangenheit mehrfach überzeichnet. Um dem hohen Bedarf gerecht zu werden und die Quoten aus dem SaubFahrzeugBeschG erreichen zu können, muss die Förderung verstetigt werden.

Zu 2.: Busse mit vollelektrischen Antrieben benötigen eine zuverlässige Ladeinfrastruktur mit hohen Leistungen, die in vielen Betriebshöfen derzeit noch fehlt. Diese Ladeinfrastruktur ist entsprechend teuer. Die Aufnahme dieser als förderfähige Maßnahme ins GVFG ist essenziell, um den Ausbau voranzutreiben.

Zu 3. Der Anschluss von Betriebshöfen an das Stromnetz mit entsprechend leistungsfähigen Leitungen stellt eine zentrale Herausforderung dar, da die benötigten Kapazitäten oft nicht vorhanden sind.

Zu 4.: Lange Genehmigungsverfahren verzögern den Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Zu 5.: Die Betriebskosten von E-Bussen hängen maßgeblich vom Strompreis ab. Ein vergünstigter ÖPNV-Strompreis, vergleichbar mit dem Industriestrompreis, erhöht die Wirtschaftlichkeit des Betriebs emissionsfreier Busse.

Zu 6.: Seit 2022 wird der in Elektrofahrzeugen genutzte Strom mit dem Faktor 3 angerechnet. Eine Erhöhung des Anrechnungsfaktors auf 5 gibt den Verkehrsbetrieben die Möglichkeit für die gleiche Menge an verladenelem Strom mehr THG-Zertifikate zu generieren, was eine Betriebskostensenkung der E-Busse zur Folge hat.