

Änderungsantrag

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Anja Hajduk, Kerstin Andreae, Tabea Rößner, Markus Tressel, Oliver Krischer, Dr. Tobias Lindner, Kai Gehring, Sven-Christian Kindler, Maria Klein-Schmeink, Peter Meiwald, Beate Müller-Gemmeke, Corinna Rüffer, Ulla Schauws, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 18/11131, 18/11186, 18/12588 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes
(Artikel 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f, 143g)**

Der Bundestag wolle beschließen:

In Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe b Satz 1 werden die Wörter „ab dem 1. Januar 2025“ gestrichen.

Berlin, den 30. Mai 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Durch die Streichung der Zeitangabe kann das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit einfacher Mehrheit jederzeit an den erkannten Investitionsbedarf in den kommunalen Nahverkehrsnetzen angepasst werden und nicht erst – wie im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehen – ab 01.01.2025. Mit der geplanten Änderung des Artikels 125c würde die völlig unzureichende Finanzausstattung von derzeit 333 Millionen Euro jährlich noch einmal um sechs Jahr verlängert (die Mittelausstattung des GVFG-Bundesprogramms ist seit 1997 nicht angepasst worden). Zwischen dem Bedarf und den bis 2025 verfügbaren Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm klafft mittlerweile eine Lücke von über 4 Milliarden Euro. Zwei von drei Projekten die im Nahverkehrsprogramm des Bundes aufgelistet sind, haben bis 2025 absehbar keine Chance auf Umsetzung, wenn es bei der jetzigen Förderkulisse bliebe.

Um allein die von den Ländern und Kommunen für notwendig erachteten und bereits in das Programm aufgenommenen Vorhaben zügig anzugehen, wären jährlich etwa 920 Millionen Euro erforderlich. Da derzeit nur 333 Millionen Euro vom Bund bereitgestellt werden, droht bundesweit wichtigen Aus- und Neubauvorhaben bei S- und Stadtbahnen die Verschiebung oder sogar das Aus. Die Mittelausstattung des Programms muss also an den anerkannten Ausbau- und Neubaubedarf im ÖPNV-Netz angepasst werden. Die befristete Öffnung des Programms für Erhalt und Sanierung wäre sonst bei der von der Bundesregierung beabsichtigten Grundgesetzänderung ebenso unmöglich wie eine Anhebung der Investitionslinie auf eine Milliarde Euro jährlich. Mit einer Milliarde Euro könnte eine wirkliche ÖPNV-Offensive angestoßen und die für die Verkehrswende in Großstädten und Ballungsgebieten notwendige Infrastruktur errichtet werden. Bereits heute stoßen U-Bahnen und Stadtbahnen als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in zahlreichen Großstädten und Ballungsgebieten an ihre Leistungsgrenzen, so dass ein Aus- und Neubau unerlässlich ist. Dies belegen auch die jüngsten Nutzerzahlen im ÖPNV für 2016, wonach Busse und Bahnen erneut einen Fahrgastrekord eingefahren haben.