

Antrag

der Abgeordneten Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir, Swantje Henrike Michaelsen, Matthias Gastel, Dr. Julia Verlinden, Nyke Slawik, Karoline Otte und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz novellieren – Kommunen stärken und Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs langfristig absichern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist Teil der Daseinsvorsorge in Deutschland und muss zum Rückgrat einer ökologischen und sozial gerechten Verkehrswende werden. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist dabei ein zentraler Baustein. Denn mit der Finanzierung von Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr fördert der Bund in unseren Städten und Gemeinden einen modernen, effizienten und klimafreundlichen Nahverkehr.

Mobilität ist essenziell für soziale Teilhabe, Chancengleichheit und die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse (DLR-Agora_Studie_Mobilitaetsarmut.pdf). Etwa jede*r Dritte ist jedoch mit der ÖPNV-Anbindung unzufrieden. Zwischen kleinen Ortschaften und größeren städtischen Gebieten klaffen oft erhebliche Mobilitätslücken, zusätzlich besteht ein deutliches Ost-West-Gefälle (Mobilitätsbarometer - ÖPNV | Allianz pro Schiene). Die Ursache hierfür liegt oft in den politischen Rahmenbedingungen und der finanziellen Ausstattung der Kommunen. Schlechter ÖPNV wirkt sich enorm negativ auf Lebensqualität und Teilhabemöglichkeiten der Menschen vor Ort aus.

Laut ihres Koalitionsvertrags vom Mai 2025 will die Bundesregierung einen Modernisierungspakt „starten“, die ÖPNV-Finanzierung auf eine „neue gesetzliche Grundlage“ stellen und die Mittel des GVFG schrittweise erhöhen. Doch bisher setzt die Bundesregierung lediglich die seit 2020 im GVFG ohnehin festgeschriebene Erhöhung um. Dabei fehlt es den Kommunen an Geld, um den Erhalt der ÖPNV-Infrastruktur abzusichern und in Projekte zur Verbesserung und zum Ausbau der ÖPNV-Netze zu investieren.

Die derzeit im GVFG verfügbaren Mittel sind für die Jahre 2025 bis 2029 bereits vollständig verplant (Drucksache 21/2160). Die im Gesetz festgeschriebene jährliche Dynamisierung von 1,8 Prozent ist nicht mehr zeitgemäß. Die Inflationsrate liegt derzeit bei 2,4 Prozent (2,4 Prozent Teuerung: Inflation steigt auf Jahreshoch | tagesschau.de), weshalb die GVFG-Mittel aktuell nicht mit den steigenden Planungs- und Baukosten mithalten können.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes dauerhaft zu erhöhen und mit einer jährlichen Dynamisierung zu versehen, die sich an der tatsächlichen Preisentwicklung orientiert sowie finanzschwache Kommunen bei der Vergabe der Fördermittel zu priorisieren. Damit wird die Planungssicherheit für Länder und Kommunen gewährleistet und der hohe Bedarf an zusätzlichen Vorhaben abgebildet;
 2. die Planungskosten von förderfähigen ÖPNV-Infrastrukturprojekten mit dem gleichen Förderanteil wie die Baukosten zu übernehmen;
 3. die derzeit befristete Förderung der Grunderneuerung von ÖPNV-Infrastruktur zu entfristen, um den langfristigen Erhalt der bestehenden Netze sicherzustellen;
 4. den Bau und Ausbau von Bahnhöfen, Haltestellen und Umsteigeanlagen zum Erreichen der Klimaziele über das Jahr 2030 hinaus bis zur tatsächlichen Klimaneutralität des ÖPNV zu fördern;
 5. den Ausbau von Ladeinfrastruktur in Betriebshöfen als förderfähige Maßnahme im GVFG zu verankern;
 6. auf die Förderung von Magnetschwebebahnen zu verzichten, da diese keinen verkehrlichen Mehrwert für den ÖPNV bieten und den Ausbau bestehender ÖPNV-Systeme verhindern;
 7. Bus-Leit- und Informationssysteme (Bus-LIS) als förderfähige Maßnahme im GVFG zu verankern, um die digitale Steuerung und Fahrgastinformation im ÖPNV zu verbessern;
 8. Neubau, Instandhaltung und Ersatz von Stationen des ÖPNV auf dem Wasser sowie Infrastrukturmaßnahmen zur Etablierung autonomen Fahrens im ÖPNV als Fördertatbestand in das GVFG aufzunehmen;
 9. eine explizite Regelung zur Erlaubnis von Vor- und Zwischenfinanzierungen durch Länder und Kommunen und die Rückzahlung der Mittel durch den Bund zu entwickeln;
 10. Projekte, die der Bund aus dem Deutschlandtakt abgeleitet hat und eine Finanzierung über GVFG vorsieht, mit einem Fördersatz von 90 Prozent zu unterstützen;
 11. bürokratische Hürden abzubauen, indem die standardisierte Bewertung und die Antragstellung vereinfacht wird;
 12. Fördermittel nur zu vergeben, wenn das Vorhaben die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt;

Berlin, den 27. Januar 2026

Katharina Dröge, Britta Habelmann und Fraktion

Begründung

Zu 1.: Die Kommunen stehen vor einem massiven Investitionsstau im Bereich der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Doch die zur Verfügung stehenden Mittel reichen nicht aus, um neue, dringende Projekte aufzunehmen. Die aktuell gesetzlich festgelegte Dynamisierung kann außerdem mit der Inflation und den gestiegenen Kosten für Material und Bau nicht mehr mithalten. Eine Mittelerhöhung und eine Anpassung der Dynamisierung sind

daher dringend nötig, um laufende Projekte weiter finanzieren zu können und zu verhindern, dass wichtige Projekte an den Kosten scheitern.

Zu 2.: Planungskosten sind bisher nur unter bestimmten Bedingungen mit 10 Prozent förderfähig (§ 4 Abs. 4 GVFG). Das hat zur Folge, dass die Kommunen die Planungen aus eigenen Mitteln finanzieren müssen. Doch gerade solche Kommunen, die dringend in ihre ÖPNV-Infrastruktur investieren müssten, können diese Kosten meist nicht stemmen. Diese Hürde kann durch eine Gleichstellung von Planungs- und Baukosten im Förderanteil beseitigt werden.

Zu 3.: Derzeit ist die Förderung der Grunderneuerung von ÖPNV-Infrastruktur bis 2030 befristet. Die Erneuerung der Infrastruktur ist aber eine dauerhafte Aufgabe. Um einen erneuten Sanierungstau zu vermeiden und einem Netzzrückbau vorzubeugen, ist eine Entfristung notwendig.

Zu 4.: Aktuell ist der Bau und Ausbau von Bahnhöfen, Haltestellen und Umsteigeanlagen zur Erreichung der Klimaziele bis 2030 befristet. Die Förderung muss bis zur tatsächlichen Erreichung der Klimaneutralität fortgeführt werden, um die nötige Transformation des Verkehrssektors voranzutreiben und den Kommunen Handlungsmöglichkeiten und Planungssicherheit zu geben.

Zu 5.: Aktuell sieht das GVFG lediglich die Förderung von Ladeinfrastruktur an Haltestellen vor. Die technische Entwicklung und die Leistungsfähigkeit der Akkus ermöglicht mittlerweile jedoch den Betrieb von E-Bussen, ohne an den Haltestellen zwischenzuladen. Die Ladeinfrastruktur in den Depots wird deshalb zunehmend entscheidend um die Antriebswende in den kommunalen Busflotten voranzutreiben.

Zu 6.: Magnetschwebebahnen leisten keinen verkehrlichen Beitrag zur Stärkung des ÖPNV, da sie mit den bestehenden Verkehrssystemen nicht kompatibel sind. Sie stellen in der Regel isolierte Systeme mit eigenen Netzen dar. Der daraus resultierende Umsteigezwang macht den ÖPNV unattraktiv. (vgl. Machbarkeitsstudie zum Einsatz der Magnetschwebebahn TSB in Nürnberg). Die Fördermittel sollten sich auf Maßnahmen konzentrieren, die den ÖPNV tatsächlich verbessern können.

Zu 7.: Digitale Bus-, Leit- und Informationssysteme verbessern die Fahrgastinformationen und die Anschlusssicherung. Sie führen somit zu mehr Kund*innenzufriedenheit und einer höheren Akzeptanz des ÖPNV. Im Bereich der Leitsysteme stehen die Kommunen vor der großen Herausforderung, dass die Nutzung funkbasierter analoger Busvorrangschaltungen an Ampelanlagen im Jahr 2028 enden muss, da die verwendeten Funkfrequenzen für andere Zwecke vergeben werden. Der Umstieg auf die neuen digitalen Systeme ist für die Kommunen aus den eigenen Haushalten aber nicht zu stemmen.

Zu 8.: Kommunen, die ÖPNV-Systeme auf dem Wasser betreiben (z. B. Fähren), brauchen ebenfalls Unterstützung, um diese angemessen instand zu halten oder zu erneuern, weshalb eine Aufnahme ins GVFG notwendig ist. Um eine größere Anzahl autonom fahrender Fahrzeuge für den ÖPNV einsetzen zu können müssen Änderungen an bestehender Infrastruktur vorgenommen oder sogar neue Infrastruktur gebaut werden. Damit Kommunen beim Hochlauf dieser Systeme unterstützt werden sollte eine entsprechende Förderung im GVFG ergänzt werden.

Zu 9.: Im GVFG gibt es bisher keine ausdrückliche Regelung, unter welchen Umständen und in welchem zeitlichen Rahmen eine Rückerstattung aus vorfinanzierten Mitteln durch den Bund erfolgt. Daher fehlt es den Ländern und Kommunen an Planungssicherheit. Durch eine Vorfinanzierung von Maßnahmen können Bauphasen sinnvoll mit anderen Vorhaben kombiniert werden, wodurch Sperrpausen und Schienenersatzverkehre reduziert und die Kundenzufriedenheit erhöht würde.

Zu 10.: Projekte, die der Bund aus dem Deutschlandtakt ableitet, die aber über GVFG-Mittel finanziert werden sollen dürfen nicht zur Last für Länder und Kommunen werden. Die Wirtschaftlichkeit ist über den Deutschlandtakt festgestellt, der Bund bestellt diese Projekte, die Finanzierung von Planungs- und Baukosten müssen deshalb zum Großteil vom Bund getragen werden.

Zu 11.: Insbesondere für kleinere Kommunen stellen die bürokratischen Anforderungen Hemmnisse in der Fördergeldbeantragung dar. Die bisherige Antragstellung erfordert einen hohen Einsatz von (personellen) Ressourcen und kostet die finanziell stark belasteten Kommunen viel Geld.

Zu 12.: Anforderungen an die Barrierefreiheit erschließen sich aus Artikel 3 Abs. 3 des Grundgesetzes.

