Deutscher Bundestag **Drucksache 21/4895**

21. Wahlperiode 23.03.2026

Beschlussempfehlung und Bericht

des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Luigi Pantisano, Marcel Bauer, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/3661 –

Mobilitätsgarantie einführen – Produktionskapazitäten für die Verkehrswende aufbauen

A. Problem

Die Initianten haben einen Antrag eingebracht, in dem sie unter anderem die Auffassung vertreten, dass derzeit die Menschen insbesondere in ländlichen Regionen weiterhin auf das Auto angewiesen seien, da der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nur unzureichend ausgebaut sei. Damit blieben vor allem ärmere Haushalte auf dem Land bei der Mobilität außen vor. Zudem habe der Verkehrssektor in Deutschland seit 1990 kaum zur Senkung der Treibhausgasemissionen beigetragen. Die Antragssteller fordern deshalb, spätestens bis 2040 eine Mobilitätsgarantie gesetzlich zu verankern, die nach Schweizer Vorbild als Teil sozialer Daseinsfürsorge sicherstellen möge, alle Ortschaften an den ÖPNV anzuschließen, um eine sozial gerechte und ökologisch nachhaltige Mobilität für alle zu ermöglichen. Perspektivisch solle damit ein kostenfreier Zugang zum ÖPNV, eine mindestens stündliche Anbindung aller Ortschaften an Bus und Bahn zwischen 6 und 22 Uhr, sowie ein Grundangebot in der Nacht verbunden sein. Um die sozialökologische Mobilitätswende voranzutreiben, sollten Investitionsprogramme aufgelegt bzw. bestehende ausgeweitet werden. Zudem solle die Bundesregierung einen Gesetzentwurf vorlegen, der das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastkapazitäten im ÖPNV bis 2030 verbindlich verankere. Daneben solle ein Konzept für eine Mobilitätsindustrie entwickelt werden, das auf die Herstellung von gesellschaftlich nützlichen Gütern der verschiedenen Mobilitätsformen fokussiere und die Automobil-, Zulieferer- und Stahlindustrie bei der Transformation und Umstellung auf diese Produktionslinien unterstütze. Die Bundesregierung solle dafür die Errichtung eines staatlichen Transformationsfonds von mindestens 20 Mrd. Euro jährlich vorsehen wie auch Förder- und Finanzierungsprogramme des Bundes zur Einrichtung und Stärkung von Transformationsräten auf Landes- und Regionalebene auflegen bzw. ausweiten.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 21/3661 abzulehnen.

Berlin, den 18. März 2026

Der Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir	**Michael Donth**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Michael Donth

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 21/3661** in seiner 57. Sitzung am 30. Januar 2026 beraten und hat ihn zur federführenden Beratung an den Verkehrsausschuss sowie zur Mitberatung an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie und Ausschuss für Arbeit und Soziales überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen das Ziel, eine gesetzlich verankerte Mobilitätsgarantie als Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge einzuführen und diese mit einer industriepolitischen Strategie zu verbinden. Ausgangspunkt sei die Feststellung, dass vor allem in ländlichen Regionen ein unzureichendes ÖPNV-Angebot bestehe und viele Menschen, vor allem Haushalte mit niedrigem Einkommen, aus finanziellen Gründen kein Auto besitzen könnten. Der Antrag beinhaltet die Forderung nach der Einführung eines Rechts auf nachhaltige Mobilität bis spätestens 2040. Dieses soll gemäß dem Antrag unter anderem folgende Elemente umfassen: perspektivisch einen kostenfreien Zugang zum ÖPNV, eine mindestens stündliche Anbindung aller Ortschaften zwischen 6 und 22 Uhr, ein Grundangebot auch in den Nachtstunden sowie ergänzende On-Demand und Rufangebote insbesondere im ländlichen Raum. Zur Umsetzung werden in dem Antrag umfangreiche Investitionen in den Ausbau von Bus- und Bahnangeboten, in die Infrastruktur sowie in den Fahrrad- und Fußverkehr gefordert. Hierzu sollen unter anderem das Regionalisierungsgesetz und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz reformiert werden. Darüber hinaus soll gemäß dem Antrag gesetzlich ein Ziel zur Verdopplung der Fahrgastkapazitäten im ÖPNV bis 2030 verankert werden. In dem Antrag wird gefordert, dass angesichts des Arbeitsplatzabbaus in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie ein Konzept für eine Mobilitätsindustrie entwickelt werden solle. Hierzu soll gemäß dem Antrag die Errichtung eines staatlichen Transformationsfonds von mindestens 20 Mrd. Euro jährlich vorgesehen werden, wie auch Förder- und Finanzierungsprogramme des Bundes zur Einrichtung und Stärkung von Transformationsräten auf Landes- und Regionalebene aufgelegt bzw. ausgeweitet werden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat in seiner 28. Sitzung am 18. März 2026 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/3661 zu empfehlen.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat in seiner 24. Sitzung am 18. März 2026 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen, die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/3661 zu empfehlen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Antrag auf Drucksache 21/3661 in seiner 26. Sitzung am 18. März 2026 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, der Antrag weise einige Schwächen und viele kritische Punkte auf. Zunächst werde vergessen, dass der ÖPNV Angelegenheit und Aufgabe der Länder sei und der Bund vielfach nicht die rechtliche Möglichkeit habe, derart einzugreifen, Vorgaben zu machen und Planungen vorzunehmen. Die Einführung eines einklagbaren Rechts auf kostenfreien bzw. flächendeckend stündlichen ÖPNV bis 2040 greife in die föderale Aufgabenverteilung ein. Das ergebe wenig Sinn angesichts der regionalen Planungshoheit und der vor Ort jeweils unterschiedlichen Nachfrage. Offen bleibe, wie die erheblichen zusätzlichen Betriebs- und Inves-

titionskosten, die bei den Ländern anfallen würden, dauerhaft finanziert werden sollten. Zudem blende der Antrag die strukturellen Realitäten im ländlichen Raum, wie geringe Nachfrage, große Entfernungen, Fachkräftemängel und hohe Betriebskosten, aus. Ein kostenfreier ÖPNV ohne tragfähiges Finanzierungskonzept sei unrealistisch und unseriös. Insgesamt überzeuge dieser Antrag weder in finanzieller noch in inhaltlicher oder struktureller Hinsicht, da weder die Finanzierung noch die praktische Umsetzung geklärt sei. Daher lehne die Fraktion der CDU/CSU den Antrag ab.

Die **Fraktion der AfD** kritisierte, der ambitionierte Plan, den ÖPNV in vier Jahren zu verdoppeln, sei unrealistisch. Fehlende Fachkräfte, stockende Mittelabrufe und bereits überlastete Bau- und Planungsprozesse machten das Vorhaben praktisch und finanziell unmöglich. Aufgrund der genannten zeitlichen, personellen und organisatorischen Hürden sowie der fehlenden Gegenfinanzierung werde der Antrag abgelehnt.

Die **Fraktion der SPD** erkannte an, dass die Ziele des Antrags an sich positiv seien, deren Umsetzung aber unrealistisch sei, weshalb man ihm nicht zustimmen könne.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, der Grundgedanke der Mobilitätsgarantie sei an sich begrüßenswert, auch mit Blick auf ihre eigenen Überlegungen zu dem Thema. Denn Mobilität sei eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Die Konkretisierung in dem Antrag erfolge aber mangelhaft. Eine Garantie, die dann beispielsweise Schichtarbeiter in der Nacht nicht miteinschließe, sei nicht durchdacht. Auch fehlten Überlegungen zur Gegenfinanzierung, weshalb man sich im Ergebnis bei dem Antrag enthalten werde.

Die **Fraktion Die Linke** stellte fest, die Krise in der Automobil- und Zulieferindustrie stelle für die Beschäftigten in Deutschland eine existentielle Bedrohung dar. Ganzen Regionen drohe der industrielle Niedergang. Der Antrag zeige, wie man soziale und ökologische Fragen im Verkehrsbereich konkret gemeinsam angehen könne, indem man die Mobilitätswende und die Schaffung zukunftsfähiger Jobs für Beschäftigte in der Automobilindustrie miteinander verknüpfe. Man fordere eine Mobilitätsgarantie und nenne Mindeststandards. Die Beschäftigungspotenziale der Mobilitätswende seien gemäß einer kürzlich veröffentlichten Studie der Rosa-Luxemburg-Stiftung enorm. Es gelte, die industriepolitischen Weichen zu stellen, damit diese neuen Jobs hier in Deutschland entstünden. Dazu müsse man regionale Gegebenheiten berücksichtigen. Öffentliche Gelder dürften nur mit Standort- und Arbeitsplatzgarantie ausgezahlt werden, und die Beschäftigten und Gewerkschaften müssten mit am Tisch sitzen. Dazu seien Transformationsräte ein geeignetes Mittel. Dabei verfolge man einen regionalen Ansatz, nicht eine Top-down-Transformation, deren Ziele aus Berlin vorgegeben würden.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/3661.

Berlin, den 18. März 2026

Michael Donth
Berichterstatter

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333