

## Beschlussempfehlung und Bericht

### des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir, Swantje Henrike Michaelsen, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 21/3842 –

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

#### A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, in dem unter anderem festgestellt wird, dass der Koalitionsvertrag vom Mai 2025 vorsehe, die ÖPNV-Finanzierung auf eine „neue gesetzliche Grundlage“ zu stellen und die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) schrittweise zu erhöhen. Bislang setze die Bundesregierung aber lediglich die seit 2020 im GVFG ohnehin festgeschriebene Erhöhung um. Dabei fehle 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 seien für die Jahre 2025 bis 2029 bereits vollständig verplant und die im Gesetz festgeschriebene jährliche Dynamisierung von 1,8 Prozent sei nicht mehr zeitgemäß. Die GVFG-Mittel könnten aktuell nicht mit den steigenden Planungs- und Baukosten mithalten.

Die Antragsteller fordern in zwölf Punkten vor allem Anpassungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Unter anderem verlangen sie, die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes dauerhaft zu erhöhen und sie mit einer jährlichen Dynamisierung zu versehen, die sich an der tatsächlichen Preisentwicklung orientieren solle, sowie finanzschwache Kommunen bei der Vergabe der Fördermittel zu priorisieren.

#### B. Lösung

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

**C. Alternativen**

Annahme des Antrags.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

### **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Antrag auf Drucksache 21/3842 abzulehnen.

Berlin, den 22. April 2026

### **Der Verkehrsausschuss**

**Tarek Al-Wazir**  
Vorsitzender

**Michael Donth**  
Berichtersteller

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Bericht des Abgeordneten Michael Donth

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 21/3842** in seiner 56. Sitzung am 29. Januar 2026 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss und an den Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen Forderungen zur Anpassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Nach diesen Forderungen sollen unter anderem die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes dauerhaft erhöht und mit einer jährlichen Dynamisierung versehen werden, die sich an der tatsächlichen Preisentwicklung orientieren solle. Finanzschwache Kommunen sollen danach bei der Vergabe der Fördermittel priorisiert werden. Weiter wird in dem Antrag gefordert,

- die Planungskosten von förderfähigen ÖPNV-Infrastrukturprojekten mit dem gleichen Förderanteil wie die Baukosten zu übernehmen;
- die Förderung der Grunderneuerung von ÖPNV-Infrastruktur zu entfristen;
- den Bau und Ausbau von Bahnhöfen, Haltestellen und Umsteigeanlagen bis zur tatsächlichen Klimaneutralität des ÖPNV zu fördern;
- den Ausbau von Ladeinfrastruktur in Betriebshöfen als förderfähige Maßnahme im GVFG zu verankern;
- auf die Förderung von Magnetschwebbahnen zu verzichten;
- Bus-Leit- und Informationssysteme (Bus-LIS) als förderfähige Maßnahme im GVFG zu verankern;
- 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;
- eine explizite Regelung zur Erlaubnis von Vor- und Zwischenfinanzierungen durch Länder und Kommunen und die Rückzahlung der Mittel durch den Bund zu entwickeln;
- Projekte, die der Bund aus dem Deutschlandtakt abgeleitet hat und für die er eine Finanzierung über GVFG vorsieht, mit einem Fördersatz von 90 Prozent zu unterstützen;
- bürokratische Hürden abzubauen und
- Fördermittel nur zu vergeben, wenn ein Vorhaben die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 35. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen** hat den Antrag auf Drucksache 21/3842 in seiner 22. Sitzung am 22. April 2026 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke dessen Ablehnung.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Antrag auf Drucksache 21/3842 in seiner 30. Sitzung am 22. April 2026 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** bekundete, es bestehe Einigkeit, dass der ÖPNV eine wichtige Rolle für Wirtschaft, Klimaschutz und Daseinsvorsorge spiele. Deshalb habe man zusammen mit der SPD schon im Jahr 2020 erheb-

liche neue Fördertatbestände geschaffen und habe die GVFG-Mittel stark erhöht. Hinzu komme, dass die Länder im Rahmen der Grundgesetzänderung 2025 100 Milliarden Euro über einen Zeitraum von 12 Jahren erhielten, die sie gemeinsam mit den Kommunen sinnvoll einsetzen könnten. Es gebe zwar mehr GVFG-Anträge aus den Kommunen als Mittel verfügbar seien, aber als Bund könne man nicht alles finanzieren. Manche Länder setzten in diesem Bereich auch erhebliche eigene Mittel ein, andere aber nur in einem deutlich geringeren Umfang. Auch die Forderung des Antrags zu den Deutschland-Takt-Projekten sehe man kritisch. Wenn man ohnehin feststelle, dass die Mittel nicht ausreichten, führe eine Ausweitung von Fördertatbeständen zu einer weiteren Verknappung der Mittel für alle anderen. Zudem sei eine weitere Ausdehnung des Engagements des Bundes in kommunalen Aufgabenbereichen die Folge. Manche Aspekte des Antrags, wie etwa zu Bürokratieabbau und Planungssicherheit, seien zwar an sich positiv zu sehen. Sie seien aber finanziell nicht hinterlegt und vom Bund auch nicht leistbar.

Die **Fraktion der AfD** stellte fest, sie sehe den größten Teil des Antrags sehr kritisch. Zusätzliche Fördertatbestände und eine Verlängerung sowie eine Ausweitung der Förderung stießen an Grenzen der Machbarkeit, auch in der Konkurrenz zu anderen sinnvollen Ausgaben im Verkehrsbereich. Für den teilweisen Verlust an Qualität im öffentlichen Nahverkehr sehe man andere Gründe als die derzeitige Ausgestaltung des GVFG. Nicht alle Maßnahmen, die in dem Antrag gefordert würden, seien falsch. Die Kopplung der Höhe der Mittel an die tatsächliche Inflation sei sicherlich sinnvoll und auch hinsichtlich einer Entfristung bei der Grunderneuerung der ÖPNV-Infrastruktur sei man offen. Viele andere Forderungen würden aber Mittel binden, die anders besser verwendet werden könnten. Auch die Dauersubvention für das Deutschlandticket führe an anderen Stellen zu Mittelverknappungen.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, der Antrag enthalte viele Punkte, die man diskutieren müsse. Wenn man in der Verantwortung stehe, müsse man sich aber auch die Frage nach der Finanzierung stellen. Es würde ein hoher zweistelliger Milliardenbetrag erforderlich sein, um die Forderungen aus dem Antrag umzusetzen. Das sei kurzfristig einfach nicht realisierbar, zumal die Forderungen mit der höchsten Priorität auch den höchsten finanziellen Aufwand erfordern würden. Daher werde sie dem Antrag auch nicht zustimmen. Sie danke aber für die in dem Antrag entwickelten Ideen, die man bei gegebenen Finanzierungsmöglichkeiten noch einmal prüfen könne.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bemerkte, wenn die Union zusätzliche Fördertatbestände ablehne, stehe das im Widerspruch zu Forderungen, Magnetschwebbahnen in das GVFG aufzunehmen. Zu den Forderungen aus ihrem Antrag stelle sie fest, wenn die Höhe der Dynamisierung der Mittel unterhalb der Höhe der Inflation liege, verringere sich der Wert der Mittel über die Jahre. Auch wenn man zusätzliche Mittel ablehne, müsse man doch zumindest gewährleisten, dass sich die Mittel nicht real verringerten. Sie betonte, wie wichtig es sei, die Kommunen auch beim Ausbau des ÖPNV zu unterstützen. Die Grunderneuerung des ÖPNV bilde zudem eine Daueraufgabe, deren Finanzierung man nicht bis 2030 befristen könne. Auch den Ausbau von Haltestellen zur Erreichung der Klimaneutralität könne man nicht bis 2030 befristen, denn 2030 werde man noch keine Klimaneutralität erreicht haben. Insoweit gehe es auch nicht um neue Tatbestände, sondern nur um die Weiterführung der vorhandenen. Wichtig sei es auch, dass man Kommunen nicht nur beim Bau unterstütze, sondern auch bei der Planung. Viele Projekte scheiterten, weil die Kommunen die Planung nicht finanzieren könnten.

Die **Fraktion Die Linke** bekundete, der vorgelegte Antrag sei ein Schritt in die richtige Richtung. Er sei aber nur ein erster Schritt, wenn der ÖPNV nicht nur modernisiert, sondern auch ausgebaut werden solle. Ein solcher Ausbau sei dringend erforderlich, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen und Mobilität für alle zu sichern. Der Finanzierungsbedarf sei immens. Der VDV gehe in seinem Szenario „Deutschlandangebot 2040“ von einem jährlichen Mehrbedarf der öffentlichen Finanzierung von über drei Milliarden Euro aus. Er gehe aber zur Finanzierung des Ausbaus zudem von steigenden Ticketpreisen aus, was sie ablehne. Sie plädiere dafür, die ÖPNV-Finanzierung endlich langfristig und gebündelt zu denken, statt im „Klein-Klein“ komplizierter Förderinstrumente mit kurzer Laufzeit zu verharren und diese immer wieder neu zu diskutieren. Dazu könne man bereits bestehende Instrumente verbessern und zu deren Ergänzung Beispiele bei europäischen Nachbarn aufgreifen, etwa durch einen verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturfonds oder eine Arbeitgeberabgabe für den Nahverkehr. Damit sei die Finanzierung auch möglich.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/3842.

Berlin, den 22. April 2026

**Michael Donth**  
Berichtersteller

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*