

Forderung nach einer Mobilitätsgarantie im Bundestag beraten Anträge zur Stärkung des ÖPNV werden beraten

23.4.2026 - | Deutscher Bundestag

„**Mobilitätsgarantie einführen - Produktionskapazitäten für die Verkehrswende aufbauen**“ lautet der Titel eines Antrags der Fraktion Die Linke (21/3661), der am Freitag, 30. Januar 2026, auf der Tagesordnung des Bundestages stand. Nach der Debatte überwiesen die Abgeordneten den Antrag gemeinsam mit einem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit dem Titel „**Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz novellieren - Kommunen stärken und Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs langfristig absichern**“ (21/3842) zur weiteren Beratung an den Verkehrsausschuss. Liveübertragung: Freitag, 24. April, 10.10 Uhr

Linke: Brauchen Konzept für Mobilitätsindustrie

Alle Menschen in Deutschland, „auch auf dem Dorf“, sollten mit Bussen und Bahnen fahren können, sagte **Luigi Pantisano (Die Linke)** zu Beginn der Debatte. Dazu brauche es viele tausend Busse. Diese Busse müssten in Deutschland produziert werden, sagte er mit Blick auf die Forderung seiner Fraktion nach einem Konzept für eine Mobilitätsindustrie, „das auf die Herstellung von gesellschaftlich nützlichen Gütern der verschiedenen Mobilitätsformen fokussiert und die Automobil-, Zulieferer- und Stahlindustrie bei der Transformation und Umstellung auf diese Produktionslinien unterstützt“.

Seine Fraktion stehe für eine „Politik zur Rettung des Klimas und der Arbeitsplätze“, betonte Pantisano, der den Großteil seiner Redezeit für Kritik am Management des Autozulieferers Bosch angesichts der geplanten Schließung des Werkes im baden-württembergischen Waiblingen nutzte.

Grüne: Sanierung ist eine Daueraufgabe

„Der ÖPNV als freiwillige Leistung der Kommunen ist chronisch unterfinanziert“, sagte **Victoria Broßart (Bündnis 90/Die Grünen)**. Noch schlimmer unterfinanziert seien die Gleise und Straßen, auf denen dieser ÖPNV unterwegs sein soll. Das System, so Broßart, stehe vielerorts vor dem Aus. Einen Termin für die Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GFVG), mit dem der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen in den ÖPNV gewährt, gebe es dennoch nicht.

Broßart forderte, die GFVG-Mittel dauerhaft zu erhöhen – nicht nur mit dem aktuell gesetzlich festgeschriebenen Betrag, der noch nicht einmal die Inflation abdecke. Außerdem müsse die Befristung bis 2030 weg. „Sanierung ist eine Daueraufgabe“, sagte sie.

CDU/CSU: ÖPNV primär Ländersache

Michael Donth (CDU/CSU) konnte insbesondere mit den Forderungen der Linken nichts anfangen. Er habe nichts gegen eine Mobilitätsgarantie, aber: „Ich möchte ganz deutlich daran erinnern, dass der ÖPNV Sache der Länder und nicht des Bundes primär ist“.

Der Bund könne also weder einen kostenlosen ÖPNV noch flächendeckende Takte anordnen. Beides

klinge sozial, blende aber die finanziellen und organisatorischen Realitäten völlig aus. Das sei keine umsetzbare Politik, sondern ein typischer „Freibier für Alle“-Antrag, lautete sein Fazit.

SPD: Es gibt gute Lösungen in den Ländern

Auch **Isabel Cademartori (SPD)** hält die Linken-Forderungen für wenig realistisch. Die allein für den staatlichen Transformationsfonds verlangten 20 Milliarden Euro stellten eine Verdopplung der bisherigen auf allen staatlichen Ebenen für den ÖPNV getätigten Ausgaben dar, sagte sie.

Cademartori verwies ebenfalls auf die Verantwortung der Länder. Dort gebe es auch schon sehr gute Lösungen, um den Nahverkehr in die Fläche auszuweiten. Cademartori erwähnte das Rufbus-System in Mecklenburg-Vorpommern, die Digitalisierung des Nahverkehrs in Hamburg und die Vereinheitlichung der Beschaffungssysteme beim Nahverkehr im Saarland.

AfD: Freie Fahrt für freie Bürger

Wolfgang Wiehle (AfD) bezeichnete den Weg der Transformation als den Weg in die politisch gewollte Mangelwirtschaft und den Sozialismus. Die AfD stehe für die freie Wahl des Verkehrsmittels, sagte er. Dazu gehöre neben dem Auto auch ein pünktlicher, sauberer und sicherer öffentlicher Nahverkehr.

Angemessene Fahrpreise, Sozialtarife und öffentliche Zuschüsse zusammen sorgten für das nötige Geld. Weil Steuermittel eingesetzt würden, brauche es auch einen Realitätscheck. „Mit uns gibt es keine Räterepublik“, sagte der AfD-Abgeordneten und forderte, „freie Fahrt für freie Bürger“.

Antrag der Linken

Die Abgeordneten fordern spätestens bis 2040 eine Mobilitätsgarantie, die nach Schweizer Vorbild als Teil sozialer Daseinsfürsorge sicherstellt, dass alle Ortschaften an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angeschlossen sind. So könne eine sozial gerechte und ökologisch nachhaltige Mobilität für alle ermöglicht werden, schreibt die Fraktion.

Derzeit seien die Menschen insbesondere in ländlichen Regionen weiterhin auf das Auto angewiesen, da der ÖPNV nur unzureichend ausgebaut sei, kritisiert die Linksfraktion. 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 Treibhausgase beigetragen und gefährde Deutschlands Beitrag „zur Einhaltung der völkerrechtlich verpflichtenden Klimaziele von Paris“. 2024 sei das Emissionsreduktionsziel um 18 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent verfehlt worden, heißt es.

Ausbau und Verbesserung des ÖPNV

Um die sozial-ökologische Mobilitätswende voranzutreiben, müsse die Bundesregierung Investitionsprogramme neu auflegen beziehungsweise bestehende Programme ausweiten, die den Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs – insbesondere von Bus- und Bahnangeboten in ländlichen Regionen – sowie der Fahrrad- und Fußwege beschleunigen. Hierfür, so schreiben die Abgeordneten, müssten Gesetzentwürfe zur Reform des Regionalisierungsgesetzes (RegG) und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgelegt werden.

Des Weiteren fordert die Linksfraktion einen Gesetzentwurf, der das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastkapazitäten in ÖPNV bis 2030 verbindlich verankert. Zur Erreichung des Ziels müssten als

erster Schritt die dafür notwendigen Bedarfe für die Anschaffung und Umrüstung von Zügen, Bussen und Straßenbahnen sowie Werkstätten und Instandhaltung einschließlich des Ausbaus der dafür notwendigen Verkehrsinfrastruktur, sowie der Ladeinfrastruktur, ermittelt werden, heißt es in dem Antrag.

Antrag der Grünen

Die Grünen-Abgeordneten verlangen in ihrem Antrag von der Bundesregierung, die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes dauerhaft zu erhöhen und mit einer jährlichen Dynamisierung zu versehen, die sich an der tatsächlichen Preisentwicklung orientiert. Zudem müssten finanzschwache Kommunen bei der Vergabe der Fördermittel priorisiert werden. „Damit wird die Planungssicherheit für Länder und Kommunen gewährleistet und der hohe Bedarf an zusätzlichen Vorhaben abgebildet“, heißt es in dem Antrag.

Gefordert wird außerdem, die Planungskosten von förderfähigen ÖPNV-Infrastrukturprojekten mit dem gleichen Förderanteil wie die Baukosten zu übernehmen sowie die derzeit befristete Förderung der Grunderneuerung von ÖPNV-Infrastruktur zu entfristen, um den langfristigen Erhalt der bestehenden Netze sicherzustellen. Planungskosten seien bisher nur unter bestimmten Bedingungen mit zehn Prozent förderfähig, macht die Fraktion deutlich.

Auch müsse der Bund den Bau und Ausbau von Bahnhöfen, Haltestellen und Umsteigeanlagen zum Erreichen der Klimaziele über das Jahr 2030 hinaus „bis zur tatsächlichen Klimaneutralität des ÖPNV“ fördern. Aktuell sei der Bau und Ausbau von Bahnhöfen, Haltestellen und Umsteigeanlagen zur Erreichung der Klimaziele bis 2030 befristet, schreiben die Abgeordneten.

Auf die Förderung von Magnetschwebebahnen sollte hingegen aus Sicht der Grünen verzichtet werden. Diese böten keinen verkehrlichen Mehrwert für den ÖPNV und verhinderten den Ausbau bestehender ÖPNV-Systeme, heißt es zur Begründung. Sie stellten in der Regel isolierte Systeme mit eigenen Netzen dar. Der daraus resultierende Umsteigezwang mache den ÖPNV unattraktiv.
(hau/30.01.2026)

<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2026/kw17-de-personennahverkehr-1165970>