

Antrag

der Abgeordneten **Matthias Gastel, Swantje Michaelsen, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Dr. Julia Verlinden, Misbah Khan, Stefan Schmidt** und der Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Die Bahn zum Rückgrat klima- und familienfreundlicher Mobilität machen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschlands Zukunft hängt in starkem Maße davon ab, ob es ein familienfreundliches Land ist, in dem Kinder geboren werden und gut leben. Ein Land, das nicht familienfreundlich ist, wird die demografische Herausforderung der nächsten Jahrzehnte nicht meistern.

Dazu gehört, den öffentlichen Verkehr zu stabilisieren und weiter zu verbessern. Kaum ein Verkehrsmittel ist klimafreundlicher und energieeffizienter als die Bahn, kein Verkehrsangebot stärker am Gemeinwohl orientiert als der öffentliche Nah-, Regional- und Fernverkehr. Er entlastet unsere Straßen, bietet höchste Verkehrssicherheit und garantiert allen Menschen, insbesondere auch Familien mit geringerem Einkommen, Mobilität und soziale Teilhabe.

Das größte deutsche Mobilitätsunternehmen, die Deutsche Bahn AG, bietet familienfreundliche Angebote: Kinder bis einschließlich 14 Jahre fahren kostenlos, wenn sie von einer älteren Person begleitet werden und auf der Fahrkarte eingetragen sind. Allerdings hat die Deutsche Bahn AG zum Fahrplanwechsel am 15. Juni eine erhebliche Verschlechterung der Beförderungsbedingungen für Familien vollzogen und die bisher preisgünstige Sitzplatzreservierung für Familien deutlich verteuert.

Die Zuverlässigkeit des Schienenfernverkehrs ist in Deutschland aktuell miserabel. Was für alle Kundinnen und Kunden ärgerlich ist, ist für Familien mit Kindern eine besondere Belastung. Stress und Unsicherheit der Erwachsenen, ob etwa Anschlusszug und Ziel erreicht werden, wirken sich unterwegs besonders stark auf die Jüngsten aus. Deutschland darf sich nicht daran gewöhnen, dass sein Eisenbahnsystem nicht mehr richtig funktioniert. Die Bahn muss wieder Garant für sicheres und entspanntes Reisen, „pünktlich wie die Eisenbahn“ wieder zum glaubwürdigen An- und Ausspruch werden.

Die Koalition aus CDU, CSU und SPD hat im Verkehrsbereich hohe Ansprüche formuliert: Um die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu machen und die Klimaziele zu erreichen, sollen Investitionen in das Schienennetz gesteigert und ein

Eisenbahninfrastrukturfonds eingerichtet werden. Sie gibt ein - nicht näher definiertes – Bekenntnis zu Neubaustrecken für die etappenweise Umsetzung eines integrierten Takts zwischen Nah- und Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs (Deutschlandtakt) ab. Und um die Qualität des Schienenverkehrs deutlich zu verbessern, will die Bundesregierung eine grundlegende Bahnreform umsetzen.

Angesichts der Missstände und gleichzeitigen Herausforderungen des Schienenverkehrs in Deutschland bleibt die Koalition bahnpolitisch damit viel zu vage. Vor allem fehlen konkrete Ziele, wie viele Menschen und Güter künftig von der Bahn transportiert werden sollen, an denen sich die Politik der Koalition messen ließe.

Es passt daher ins Bild, dass die Bundesregierung auf die operativen Entscheidungen der DB Fernverkehr mit hilflosen Appellen und Mahnungen reagiert, aber weiterhin keine Eigentümerstrategie in Aussicht stellt, damit Deutschland das Staatsunternehmen Deutsche Bahn AG und das Schienennetz im Interesse seiner Bürgerinnen und Bürger wieder in den Griff bekommt. Deutschland braucht ein starkes familienfreundliches und bezahlbares Schienenverkehrsangebot.

Ein Teil des strukturellen Problems ist, dass Deutschland weiterhin als eines von wenigen Ländern am Vollkostenprinzip bei den Trassenpreisen festhält, was Bahnfahrten für Verbraucherinnen und Verbraucher teuer und die Verlagerung von Gütertransporten auf die umweltfreundliche Schiene für die verladende Wirtschaft immer unrentabler macht.

Es irritiert besonders, dass die Bundesregierung die letzte Reform der Lkw-Maut zurückdrehen und die Mauteinnahmen allein dem Straßenbau widmen will, während die Finanzierung des über Jahrzehnte vernachlässigten und rückgebauten Schienennetzes weiter unsicher bleibt. Deutschland braucht endlich wie andere erfolgreiche Bahnländer in Europa eine stabile überjährige Finanzierung seiner Schieneninfrastruktur.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. eine die Interessen des Bundes an der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs wahrende Eigentümerstrategie für die Deutsche Bahn AG vorzulegen, die Aspekte eines familienfreundlichen Mobilitätssystems berücksichtigt und mehr Wettbewerb um die besten Angebote im Fernverkehr auf der Schiene zu unterstützt;
2. die von der Vorgängerregierung erfolgreich eingeleitete Steigerung der Bundesmittel für das deutsche Schienennetz fortzusetzen, einen überjährigen Eisenbahninfrastrukturfonds einzurichten, der eine auskömmliche und mindestens sechs Jahre vorausschauende Finanzierung schafft, und ausreichend Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur für Investitionen in bestehende Anlagen und den Ausbau (inklusive Elektrifizierung, Digitalisierung und Neubaustrecken) für die Ausweitung der Angebote des öffentlichen Verkehrs und die Stärkung des Schienengüterverkehrs vorzusehen;
3. an den Reformen der Lkw-Maut festzuhalten und insbesondere die infolge der stärkeren Einbeziehung von Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie der Kohlendioxid-Differenzierung erhöhten Einnahmen aus der Lkw-Maut weiterhin zur Hälfte für die Verkehrsinfrastruktur für

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- die Bundesfernstraßen und zur anderen Hälfte überwiegend für die Bundesschienenwege zu verwenden;
4. zügig einen Gesetzentwurf für eine grundlegende Reform des Trassenpreissystems vorzulegen mit dem Ziel, die Preisspirale bei den Trassenpreisen zu durchbrechen und sicherzustellen, dass das flächendeckende Intercity-Netz erhalten bleibt und die Ticketpreise und versteckte Kosten wie Reservierungsentgelte nicht wegen immer weiter höherer Trassenentgelte steigen müssen. Dies soll für Eisenbahnverkehrsunternehmen wirtschaftliche Spielräume schaffen, das Fernverkehrsangebot auf der Schiene zu stabilisieren und durch zusätzliche Fahrzeuge und Verbindungen auszuweiten. Die Bundesregierung soll sich gegenüber der Deutschen Bahn AG für eine weiterhin preisgünstige Platzreservierung für Familienfahrten im Fernverkehr einsetzen;
 5. gemeinsam mit den Ländern die Mittel für den öffentlichen Verkehr so zu erhöhen, dass ein attraktives flächendeckendes und erweitertes Angebot in Kombination mit einem Deutschlandticket zu einem stabilen Preis möglich wird. Das Ziel muss sein, gemeinsam mit den Ländern einen Ticketpreis von 49 Euro sicherzustellen. Der Bund stellt eine auskömmliche Finanzierung für die Umsetzung des Deutschlandtakts sicher;
 6. die Nutzung des Deutschlandtickets familienfreundlicher auszugestalten, durchgehende Fahrgastrechte bei internationalen Fahrten zu ermöglichen sowie die Entwicklung und Einführung einer europaweit einheitlichen Buchungsplattform für grenzüberschreitende Bahnverbindungen voranzutreiben. Die Bahn soll das Reisemittel der Wahl für den Tourismus in Europa werden;
 7. dafür zu sorgen, dass der barrierefreie Umbau von Bahnhöfen durch eine bessere und vereinfachte Finanzierung weiter beschleunigt wird. Im Personenbeförderungsgesetz ist eine neue und diesmal verbindliche Frist für barrierefreie Umbauten an Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnstationen zu setzen. Die Kommunen sind dabei zu unterstützen.

Berlin, den 24. Juni 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.