

Antrag

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

Investitionen in die Erweiterung des Schienennetzes sicherstellen – Deutschlandtakt auf den Weg bringen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland braucht wieder eine verlässliche und krisenfeste Bahn. Nur mit mehr Bahnverkehr wird Deutschland seine Klimaschutzziele erreichen, nur mit mehr Bahn und ÖPNV bleibt Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger bezahlbar. In den nächsten beiden Jahrzehnten gilt es, das Bus- und Bahnangebot immer flächendeckender auszubauen.

Der Deutschlandtakt ist das Konzept, das im Schienenverkehr sichere Umsteigeverbindungen schaffen, optimale Anschlüsse an die Angebote des Regional- und Fernverkehrs herstellen und mehr Güter auf die Schiene verlagern soll. Dafür ist der Deutschlandtakt auf die politischen Verlagerungsziele auszurichten. Die baulichen Maßnahmen für den Deutschlandtakt heben die aktuellen Überlastungen des Schienennetzes auf und stellen dem Schienengüterverkehr benötigte erweiterte Kapazitäten bereit. Auf der Basis des fahrplanbasierten Ausbaus des Schienennetzes kann der Bahnverkehr in Deutschland wachsen.

Im Bundesschienenwegeausbaugesetz sind die Infrastrukturmaßnahmen festgelegt, die der Deutschlandtakt erfordert. Der Infraplan soll als neues Steuerungsinstrument künftig etappenweise Infrastrukturmaßnahmen im Schienennetz umsetzen. Mit dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz hat der Deutsche Bundestag in der 20. Wahlperiode den Weg freigemacht für umfassende Investitionen in ein modernes klimafreundliches Mobilitätssystem.

Die Bundesregierung räumt jedoch ein, dass sie auch künftig deutlich zu wenig Mittel für den Bedarfsplan Schiene bereitstellen wird. Sie ist im Begriff, mithilfe des Sondervermögens den regulären Verkehrsetat zu schrumpfen und dauerhaft zu finanzierende Aufgaben, wie etwa den Unterhalt des Bestandsnetzes, aus dem neuen Sondervermögen zu bestreiten. Damit unterlässt sie dringende zusätzliche Investitionen in den Aus- und Neubau sowie die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur. Frappierend ist, dass trotz des neuen Sondervermögens die Unterdeckung des Bedarfsplans Schiene sogar weiter zunehmen soll.

Wichtige Vorhaben für den Deutschlandtakt wie etwa die ICE-Strecke Frankfurt-Mannheim werden ausgebremst, Planungen für die Neubaustrecken in Nord- und

Westdeutschland sowie der Erzgebirgstunnel nach Tschechien, die den Fernverkehr wie den Regionalverkehr auf der Schiene stabilisieren und verbessern sollen, absehbar hinausgezögert. Damit verpasst Deutschland die Chance, seine Verkehrsinfrastruktur auf wachsende Verkehre auszurichten und zugleich auf die Verlagerung auf die klimafreundliche und effiziente Schiene auszurichten.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. die von der Vorgängerregierung erfolgreich eingeleitete Steigerung der Bundesmittel für das deutsche Schienennetz fortzusetzen, ausreichend Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur für Generalsanierungen und die Erweiterung der Schieneninfrastruktur (inklusive Elektrifizierung, Digitalisierung, Neubaustrecken und Reaktivierungen), für die Ausweitung der Angebote des öffentlichen Verkehrs und die Stärkung des Schienengüterverkehrs vorzusehen und einen überjährigen Eisenbahninfrastrukturfonds einzurichten, der eine auskömmliche und mindestens sechs Jahre vorausschauende Finanzierung schafft;
 2. an den Reformen der Lkw-Maut festzuhalten, insbesondere die infolge der stärkeren Einbeziehung von Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie der Kohlendioxid-Differenzierung erhöhten Gesamteinnahmen aus der Lkw-Maut weiterhin zur Hälfte für die Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen und zur anderen Hälfte überwiegend für die Bundesschienenwege zu verwenden und Instandhaltung und Ersatzinvestitionen weiterhin aus dem regulären Haushalt zu finanzieren;
 3. Planungen der Projekte des Bedarfsplans Schiene entlang der Etappierung des Deutschlandtakts voranzutreiben und dem Bundestag zügig Vorhaben für die parlamentarische Befassung vorzulegen, um über Vorzugsvarianten zu entscheiden; dies betrifft insbesondere die Vorhaben Neubaustrecke Mannheim - Frankfurt, Ausbaustrecke Niebüll - Klanxbüll, den Brennernordzulauf und den Ausbau der Schienen am Oberrhein, Maßnahmen in großen Knoten, wichtige Elektrifizierungsmaßnahmen wie der Ostkorridor und die Franken-Sachsen-Magistrale sowie die Neubaustrecken Hamburg – Hannover und Ulm – Augsburg.

Berlin, den 9. September 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

In ihrer Antwort auf eine schriftliche Frage räumt die Bundesregierung ein, dass die mittelfristige Finanzplanung nicht mit den finanziellen Bedarfen des Bedarfsplans Schiene mithält und ab 2027 eine Finanzierungslücke in Höhe von etwa 300 Mio. Euro entsteht, die sich bis 2029 auf ca. annähernd 1,5 Mrd. Euro vergrößert (vgl. Drucksache 21/848, Frage 172). Damit bleibt eine Absicherung des Ausbaus des Schienenverkehrs trotz Einrichtung eines Sondervermögens weiterhin aus. Demgegenüber beabsichtigt die Bundesregierung, die letzte Reform der Lkw-Maut wieder zurückzudrehen, einen sogenannten „Finanzierungskreislauf Straße“ zu schließen und den Straßenbau mit üppigen Finanzierungsspielräumen zu bedenken. Damit verkennt sie, dass bereits das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge von 2004 eine Verwendung der Einnahmen für die gesamte Verkehrsinfrastruktur vorsah und auch die EU-Richtlinie 1999/62/EG insbesondere eine Verwendung der Gebühreneinnahmen aus externen Kosten für die Optimierung des gesamten Verkehrssystems nahelegt.

Damit die erforderlichen Mittel für die Vorhaben des Aus- und Neubaus im Schienennetz effizient aus Haushalt und neuem Sondervermögen investiert werden können, ist eine sichere überjährige Finanzierungsarchitektur nach dem Vorbild Österreich und Schweiz für die Schieneninfrastruktur zu schaffen, wie sie die Beschleunigungskommission Schiene 2022 vorgeschlagen hat. Mit dem Infraplan ist eine gesetzliche Verbindlichkeit für die Etappierung des Deutschlandtaktes vorzusehen. Neben der dringenden Sanierung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur in Deutschland erfolgen damit auch die notwendigen Modernisierungen und Erweiterungen der Kapazitäten.

Ziel der Eisenbahninfrastrukturpolitik des Bundes muss es sein, die Netzleistungsfähigkeit in den nächsten Jahren so zu erhöhen, dass der Schienenverkehr endlich reibungslos wachsen kann. Statt eine zunehmende Finanzierungslücke zu schaffen, wie es das Bundesministerium für Verkehr einräumt, sind für die Projekte des Bedarfsplans ausreichend Mittel bereitzustellen und dementsprechend schrittweise anzuheben.

Der Schienenverkehr in Deutschland braucht künftig mehr potenzielle Umleitungsstrecken und daher eine Beschleunigung der Streckenelektrifizierung. Er braucht den Ausbau der großen Bahnknoten und den Neu- und Ausbau stark beanspruchter Strecken im Mittelteil des Schienennetzes. Es sind verbesserte Anlagen für den Schienengüterverkehr zu schaffen.

Eine auskömmliche Finanzierung der Schieneninfrastruktur entlastet auch die Trassenpreise. Dadurch erhalten Unternehmen mehr Planbarkeit und sind konkurrenzfähiger zu anderen Verkehrsträgern. Die Fahrgäste profitieren von attraktiveren Angeboten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.