

Beschlussempfehlung und Bericht

des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

- a) zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Swantje Henrike Michaelsen, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/581 –

Die Bahn zum Rückgrat klima- und familienfreundlicher Mobilität machen

- b) zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Paula Piechotta, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/1544 –

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

A. Problem

Zu a)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem die Bundesregierung aufgefordert werden soll, die Bahn zum Rückgrat klima- und familienfreundlicher Mobilität zu machen. Dafür soll die Bundesregierung unter anderem eine die Interessen des Bundes an der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs wahrende Eigentümerstrategie für die Deutsche Bahn AG sowie eine Reform des Trassenpreissystems vorlegen, einen überjährigen Eisenbahninfrastrukturfonds einrichten, an den Reformen der LKW-Maut festhalten mit weiterhin hälftiger Verwendung für die Verkehrsinfrastruktur für die Bundesstraßen und für die Bundesschienenwege, gemeinsam mit dem Ländern die Mittel für den öffentlichen Verkehr erhöhen, die Nutzung des Deutschlandtickets familienfreundlicher ausgestalten, das

Deutschlandticket zu einem stabilen Preis ermöglichen und den barrierefreien Umbau von Bahnhöfen beschleunigen.

Zu b)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem die Bundesregierung aufgefordert werden soll, die Investitionsmittel für das deutsche Schienennetz weiter zu erhöhen, die Gesamteinnahmen aus der Lkw-Maut je zur Hälfte für Investitionen in die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege zu verwenden sowie konkrete Vorhaben des Bedarfsplans Schiene voranzutreiben.

B. Lösung

Zu a)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/581 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke.

Zu b)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/1544 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 der Anträge.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Antrag auf Drucksache 21/581 abzulehnen;
- b) den Antrag auf Drucksache 21/1544 abzulehnen.

Berlin, den 8. Oktober 2025

Der Verkehrsausschuss

Tarek Al-Wazir
Vorsitzender

Michael Donth
Berichtersteller

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Michael Donth

I. Überweisung

Zu a)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 21/581** in seiner 14. Sitzung am 26. Juni 2025 beraten und dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend zur Mitberatung überwiesen.

Zu b)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 21/1544** in seiner 21. Sitzung am 11. September 2025 beraten und dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu a)

Die Antragssteller fordern, eine die Interessen des Bundes an der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs wahrende Eigentümerstrategie für die Deutsche Bahn AG (DB AG) vorzulegen, die Aspekte eines familienfreundlichen Mobilitätssystems berücksichtigt und mehr Wettbewerb um die besten Angebote im Fernverkehr auf der Schiene unterstützt.

Nach Ansicht der antragstellenden Fraktion seien die bahnpolitischen Maßnahmen der Bundesregierung zu vage. Es fehlten konkrete Ziele, wie viele Menschen und Güter künftig von der Bahn transportiert werden sollen, an denen sich die Politik der Koalition messen ließe. Als ein Teil des strukturellen Problems benennen die Antragssteller, dass Deutschland weiterhin als eines von wenigen Ländern am Vollkostenprinzip bei den Trassenpreisen festhalte. Das mache Bahnfahrten für Verbraucherinnen und Verbraucher teuer und die Verlagerung von Gütertransporten auf die umweltfreundliche Schiene für die verladende Wirtschaft immer unrentabler.

Deutschland brauche eine stabile überjährige Finanzierung seiner Schieneninfrastruktur. Andere erfolgreiche Bahnländer in Europa seien diesbezüglich vorbildhaft. Daher müsse die von der Vorgängerregierung eingeleitete Steigerung der Bundesmittel für das deutsche Schienennetz fortgesetzt und ein überjähriger Eisenbahninfrastrukturfonds eingerichtet werden, der eine auskömmliche und mindestens sechs Jahre vorausschauende Finanzierung schaffe.

An den Reformen der Lkw-Maut müsse aus Sicht der Antragssteller festgehalten werden. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut müssten weiterhin zur Hälfte für die Verkehrsinfrastruktur der Bundesfernstraßen und zur anderen Hälfte überwiegend für die Bundesschienenwege verwendet werden.

Die Bundesregierung wird weiterhin aufgefordert, einen Gesetzentwurf zur grundlegenden Reform des Trassenpreissystems vorzulegen. Ziel müsse sein, die Preisspirale bei den Trassenpreisen zu durchbrechen und sicherzustellen, dass das flächendeckende Intercity-Netz erhalten bleibe und die Ticketpreise und sonstigen Kosten, wie Reservierungsentgelte, nicht wegen stetig steigender Trassenentgelte immer weiter erhöht würden. Die Bundesregierung soll sich für eine weiterhin preisgünstige Platzreservierung für Familienfahrten im Fernverkehr einsetzen.

Zudem soll die Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern die Mittel für den öffentlichen Verkehr so erhöhen, dass ein attraktives flächendeckendes und erweitertes Angebot in Kombination mit einem Deutschlandticket zu einem stabilen Preis möglich werde. Die Nutzung des Deutschlandtickets müsse familienfreundlicher ausgestaltet und der barrierefreie Umbau von Bahnhöfen beschleunigt werden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu b)

Nach Ansicht der antragstellenden Fraktion werde Deutschland nur mit mehr Bahnverkehr seine Klimaziele erreichen. Der Bedarfsplan zum Bundesschienenwegeausbaugesetz enthalte die Vorhaben, die für den Deutschlandtakt erforderlich seien. Allerdings stehe zu befürchten, dass die künftig zur Verfügung stehenden Investitionsmittel nicht ausreichen. Deutschland drohe, die Chance zu verpassen, seine Schienenwegeinfrastruktur auf wachsende Verkehre auszurichten und mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Die Bundesregierung solle daher aufgefordert werden, die Investitionsmittel für die Schiene weiter zu erhöhen und durch die Einrichtung eines Infrastrukturfonds mit einer mindestens sechsjährigen Finanzierungsperspektive zu verstetigen. Weiterhin sollten auch künftig Einnahmen aus der Lkw-Maut zur Finanzierung von Investitionen in die Schienenwegeinfrastruktur verwendet werden können und die Planungen für bestimmte Vorhaben sollten im Interesse des Erreichens des Deutschlandtakts vorangetrieben werden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu a)

Der **Ausschuss für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend** hat den Antrag auf Drucksache 21/581 in seiner 8. Sitzung am 8. Oktober 2025 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke dessen Ablehnung.

Zu b)

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 21/1544 in seiner 17. Sitzung am 8. Oktober 2025 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Antrag auf Drucksache 21/581 sowie den Antrag auf Drucksache 21/1544 in seiner 9. Sitzung am 8. Oktober 2025 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, die beiden Anträge zu Beginn der neuen Legislaturperiode einzubringen, sei befremdlich. Sie enthielten viele in der vergangenen Wahlperiode nicht umgesetzte Maßnahmen. Scheinbar solle jetzt die neue Regierung die Versäumnisse der alten Regierung ausgleichen. Genau das werde auch getan.

Der Bundesverkehrsminister habe sich gleich zu Beginn seiner Amtszeit umfassend mit den Herausforderungen bei der Deutschen Bahn AG auseinandergesetzt und entsprechende Eckpunkte für Reformen vorgelegt. Es gelte, ihn bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu unterstützen. Viele der von den Anträgen adressierten Probleme würden zeitnah angegangen. Die Trassenpreisreform werde derzeit vorbereitet. Weiterhin stünden mit dem „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ zusätzliche finanzielle Mittel für die Sanierung der Schiene zur Verfügung.

Die geforderte gesetzliche Regelung der Sitzplatzreservierung für Familien sei nicht Aufgabe des Gesetzgebers. Vielmehr liege dies in der Zuständigkeit der Unternehmensführung der Deutschen Bahn. Sie weist darauf hin, die Deutsche Bahn sei das familienfreundlichste Verkehrsmittel, und erwähnt in diesem Zusammenhang die Möglichkeit der kostenfreien Mitnahme von Kindern bis zum Alter von 14 Jahren.

Die Forderungen zum Deutschlandtakt würden geteilt. Es brauche weitere finanzielle Mittel für den Bedarfsplan Schiene. Auch der Bundesminister habe klar gemacht, der Deutschlandtakt sei die Leitstrategie für die Infrastrukturplanung. Die vorliegenden Anträge seien daher überflüssig.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, es sei zwar richtig, dass sich die Familienfreundlichkeit in Deutschland verbessern müsse, aber die für die niedrige Geburtenrate verantwortlichen Probleme lägen in anderen Politikbereichen und hätten etwa mit der Frage einer vergünstigten Sitzplatzreservierung für Familien bei der Deutschen Bahn nichts zu tun.

Zu Recht werde im vorliegenden Antrag auf Drucksache 21/1544 auf die Verzögerungen bei wichtigen Infrastrukturvorhaben, wie Neubaustrecken, hingewiesen. Die Anpassung der Infrastruktur an steigende Verkehrsbedarfe werde verpasst. Es seien aber zivilgesellschaftliche Organisationen, wie etwa die Deutsche Umwelthilfe oder der BUND, oder Akteure grüner Lokalpolitik, die solche Vorhaben ausbremsen.

Die vorliegenden Anträge seien daher weder überzeugend noch glaubwürdig.

Die **Fraktion der SPD** hob hervor, es sei richtig und wichtig, die in den Anträgen aufgeführten Themen zum jetzigen Zeitpunkt, in dem auch der Haushaltsentwurf für 2026 politisch beraten werde, zu adressieren. Die Koalitionsfraktionen würden zeitnah Maßnahmen vorlegen, die dazu passten. Das gelte etwa für die Trassenpreissystematik sowie für den Infraplan. Die erforderlichen Gespräche und Abstimmungsprozesse bräuchten aber bekanntermaßen noch etwas Zeit. Im Übrigen habe die Streichung der vergünstigten Sitzplatzreservierung für Familien nicht nur eine unternehmerische, sondern auch eine politische Bedeutung.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erläuterte, die vom Bundesverkehrsminister vorgelegte Bahnstrategie „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ sei nicht konkret genug, um die bestehenden Missstände zu beenden. Sie enthalte überwiegend Prüfaufträge. Die aktuelle Bundesregierung hätte an vielen Stellen an das anknüpfen können, was die Vorgängerregierung initiiert habe. Statt die in der letzten Wahlperiode gestartete Generalsanierung der Hochleistungskorridore auskömmlich zu finanzieren, werde der Zeitplan für die erforderlichen Maßnahmen in die Länge gezogen. In der letzten Wahlperiode habe man die Finanzierung der Infrastruktur erheblich verbessert, mangels anderer Optionen im Wege der Eigenkapitalerhöhung. Jetzt könnte mit der Alternative, mehr Finanzmittel im Haushalt bereitzustellen, daran angeknüpft werden, was aber nicht geschehe. Auch die in der letzten Legislaturperiode angestoßenen Strukturreformen könnten weiterverfolgt werden. Die Notwendigkeiten in diesem Bereich lägen auf der Hand. Weiterhin liege nach wie vor keine Eigentümerstrategie vor. Die kürzliche Erhöhung des Eigenkapitals werde zu einer deutlichen Steigerung der Trassenpreise in den nächsten Jahren führen. Niedrigere Trassenpreise würden zu einer Verringerung des wirtschaftlichen Drucks bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen führen und Angebote müssten dann nicht gestrichen werden.

Es werde zu wenig investiert, um das Ziel des Deutschlandtakts zu erreichen. Mit dem Ziel, alle Einnahmen aus der Lkw-Maut in die Straße zu investieren, verzichte die Bundesregierung auf Geld für die Schiene.

Die **Fraktion Die Linke** begrüßte die Möglichkeit, über die vorliegenden Anträge diskutieren zu können. Die Zielsetzung des Antrags auf Drucksache 21/581, die Bahn familienfreundlicher zu gestalten, werde grundsätzlich geteilt, aber die vorgeschlagenen Maßnahmen seien unzureichend. Die Probleme bei der Nutzung der Bahn als alltägliches Verkehrsmittel betrafen nicht nur die Abschaffung der vergünstigten Familienreservierung, sondern seien umfassender und betrafen etwa die fehlende Barrierefreiheit, mangelnde Hilfen beim Umstieg oder nicht vorhandene Sonderregelungen für Familien bei Zugverspätungen und -ausfällen, damit diese trotzdem ihr Ziel erreichten oder eine Unterkunft gestellt bekämen. Es würde auch familienfreundlich sein, wenn das Deutschlandticket für eine begrenzte Zahl von Fahrten im Fernverkehr in Anspruch genommen werden könnte und für Kinder und Jugendliche kostenlos sein würde.

Auch die Zielsetzung des Antrags auf Drucksache 21/1544 werde geteilt. Die Bahn müsse befähigt werden, mehr Personen und Güter transportieren zu können. Dafür sei der Ausbau überfällig. Angesichts des Klimawandels und des schlechten Zustands der Straßeninfrastruktur sei nicht nachvollziehbar, dass die Bundesregierung die Ausbauziele für die Schienenwege nicht zur Grundlage ihrer Politik mache.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/581.

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 21/1544.

Berlin, den 8. Oktober 2025

Michael Donth
Berichtersteller

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.