**Deutscher Bundestag** **Drucksache 21/5968**

**21. Wahlperiode** 18.05.2026

# Beschlussempfehlung und Bericht

**des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
**– Drucksache 21/2901 –**

## Nachtzugverbindungen retten – Ein starkes europäisches Nachtzugnetz etablieren

### A. Problem

Die Initianten haben einen Antrag eingebracht, in dem sie unter anderem unterstreichen, dass Deutschland und Europa vor der Herausforderung stünden, in den nächsten beiden Jahrzehnten ein klimafreundliches Mobilitätssystem zu etablieren. Dazu gehöre die Energie- und Antriebswende im Straßenverkehr mit einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur. Dazu gehöre aber genauso ein Kontinent, dessen Metropolen durch ein leistungsfähiges Nachtzugnetz verbunden seien. Grenzüberschreitende effiziente Verbindungen auf der Schiene ermöglichten nicht nur eine komfortable und zeitsparende Reise während der Nacht, sondern schonten auch Umwelt und Klima. Um ein starkes europäisches Bahn- und Nachtzugnetz aufzubauen, sei gezieltes politisches Handeln notwendig. Deutschland müsse hierbei seiner strategischen Rolle im europäischen Bahnnetz gerecht werden und eine enge europäische Zusammenarbeit bei Finanzierung, Fahrzeugbereitstellung, Infrastruktur und Vertriebssystemen etablieren. Dazu formulieren die Initianten des Antrags einen Katalog von zehn Forderungen an die Bundesregierung.

### 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.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 21/2901 abzulehnen.

Berlin, den 6. Mai 2026

**Der Verkehrsausschuss**

| | |
|---|---|
| **Tarek Al-Wazir** | **Martin Kröber** |
| Vorsitzender | Berichterstatter |

# Bericht des Abgeordneten Martin Kröber

## I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 21/2901** in seiner 44. Sitzung am 27. November 2025 beraten und zur federführenden Beratung an den Verkehrsausschuss sowie zur Mitberatung an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Tourismus und den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union überwiesen.

## II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Initianten haben einen Antrag eingebracht, in dem sie unter anderem unterstreichen, dass Deutschland und Europa vor der Herausforderung stünden, in den nächsten beiden Jahrzehnten ein klimafreundliches Mobilitätssystem zu etablieren. Dazu gehöre die Energie- und Antriebswende im Straßenverkehr mit einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur. Dazu gehöre aber genauso ein Kontinent, dessen Metropolen durch ein leistungsfähiges Nachtzugnetz verbunden seien. Grenzüberschreitende effiziente Verbindungen auf der Schiene ermöglichten nicht nur eine komfortable und zeitsparende Reise während der Nacht, sondern schonten auch Umwelt und Klima. Um ein starkes europäisches Bahn- und Nachtzugnetz aufzubauen, sei gezieltes politisches Handeln notwendig. Deutschland müsse hierbei seiner strategischen Rolle im europäischen Bahnnetz gerecht werden und eine enge europäische Zusammenarbeit bei Finanzierung, Fahrzeugbereitstellung, Infrastruktur und Vertriebssystemen etablieren.

Die Bundesregierung solle deshalb, Nachtzugverkehr in die Bahnstrategie aufnehmen mit dem Ziel, ein stabiles Angebot insbesondere auf stark nachgefragten Strecken zu ermöglichen. Außerdem sollten grenzüberschreitende Schienenstrecken so ertüchtigt und ausgebaut werden, dass europäische Zugverbindungen sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr gestärkt und vermehrt würden. Auch solle die Bundesregierung das Trassenpreissystem reformieren, die Trassenpreise auf dem Schienennetz in Deutschland absenken und insbesondere Nachtzugverbindungen auf diese Weise wirtschaftlich unterstützen. Nachtzugverbindungen in Kooperation mit anderen Ländern sollten ausgeschrieben und ein Aufgabenträger auf Bundesebene etabliert werden, damit die Verbindungen wirtschaftlich abgesichert würden. Exemplarische grenzüberschreitende Nachtzugverbindungen wie Berlin–Paris, Frankfurt–Barcelona und Basel–Malmö sollten als prioritäre Linien benannt und deren dauerhafter beziehungsweise neuer Betrieb aktiv unterstützt werden. Auch sollten die Zulassungsverfahren in Deutschland für neue Nachtzüge vereinfacht und es solle auf eine europaweite Harmonisierung gedrängt werden. Zudem sollten die Bemühungen der Europäischen Kommission zur Verbesserung der durchgehenden Buchbarkeit von Tickets mit dem Ziel unterstützt werden, dass alle Zugverbindungen und damit auch Nachtzüge aus jeder Ticket-App buchbar seien. Ferner sei sicherzustellen, dass das Baustellenmanagement der Deutschen Bahn verbessert werde, indem die DB InfraGO ihre Baustellen fristgerecht anmelde und dabei die Belange der Nachtzüge stärker berücksichtige. Die Bundesregierung solle auch die Wettbewerbsnachteile des Schienenpersonenverkehrs gegenüber dem Luftverkehr abbauen und steuerliche Benachteiligungen des internationalen Bahnverkehrs beenden. Schließlich solle der Stellenwert von Nachtzugverbindungen – insbesondere auf europäischer Ebene – auch in der neuen Nationalen Tourismusstrategie berücksichtigt werden.

## III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat in seiner 37. Sitzung am 6. Mai 2026 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke beschlossen, die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/2901 zu empfehlen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat in seiner 28. Sitzung am 6. Mai 2026 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke beschlossen, die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/2901 zu empfehlen.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat in seiner 24. Sitzung am 6. Mai 2026 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke beschlossen, die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 21/2901 zu empfehlen.

## IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Antrag auf Drucksache 21/2901 in seiner 31. Sitzung am 6. Mai 2026 gemeinsam mit der Unterrichtung durch die Präsidentin des Deutschen Bundestages, Beschluss der Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung vom 1. Dezember 2025 zum Nachtzug Paris–Berlin, Drucksache 21/3861, beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** bezeichnete den Beschluss der Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung als starkes politisches Signal für die bilateralen Beziehungen und bewertete die Fahrgastzahlen der eingestellten Nachtzug-Verbindung Paris–Berlin im Jahr 2024 mit 66.000 Fahrgästen positiv. Gleichzeitig kritisierte sie, dass der vorliegende Antrag durch die Realität überholt und hinfällig geworden sei, da seit März 2026 der Anbieter European Sleeper die Verbindung Paris–Berlin aufgenommen habe und die Forderung des Antrags somit bereits erfüllt sei. Zudem sei der Antrag zu pauschal und realitätsfern. Die Frage der Wirtschaftlichkeit sei nicht konsequent durchdacht und die strukturelle Unrentabilität von Nachtzügen sowie die finanziellen Kosten blieben unerwähnt. Des Weiteren werde die Komplexität der erforderlichen europäischen Koordination unterschätzt. Zudem sei mit Blick auf die Wettbewerbslogik anzumerken, dass der Luftverkehr aufgrund des Zeitvorteils gegenüber einer achtstündigen Zugfahrt weiterhin eine relevante Alternative darstelle. Abschließend bemängelte sie, dass die Problematik einer staatlichen Steuerung im vorliegenden Antrag nicht ausreichend beleuchtet worden sei.

Die **Fraktion der AfD** zitierte aus dem Antrag, wonach Nachtzüge aufgrund der hohen Investitions- und Betriebskosten für Wagenmaterial, Personal und Infrastruktur und Wagenmaterial immer wirtschaftlich wenig rentabel seien. Sie räumte ein, dass der Nachtzug historisch eine komfortable Reiseform gewesen sei, warnte aber vor nostalgischer Romantik. Der Ausbau des Nachtzugverkehrs stelle ein potenziell unkalkulierbares Subventionsprojekt dar. Kritisch wurde angemerkt, dass der vorliegende Antrag keine konkreten Zahlen nenne. Ein europaweites Netz würde nach ihrer Schätzung Kosten im Milliardenbereich verursachen. Man habe keine grundsätzlichen Einwände gegen Nachtzüge, lehne jedoch die Verwendung von Steuergeldern für ein unrentables System ab.

Die **Fraktion der SPD** unterstrich, die Deutsche Bahn sei seit dem Jahr 2016 nicht mehr im Nachtzuggeschäft tätig, betreibe aber Kooperationen, insbesondere mit der ÖBB. Da Nachtzüge grundsätzlich aber zum Fernverkehr gehörten und damit eigenwirtschaftlich betrieben würden, seien die Handlungsmöglichkeiten der Politik eingeschränkt. Eine bessere Anbindung, insbesondere zwischen den europäischen Metropolen sei jedoch wünschenswert. Deshalb sei die Klärung der notwendigen Rahmenbedingungen wichtig, damit sich beispielsweise die Bahn wieder im Nachtzuggeschäft engagiere.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** warb dafür, ihrem Antrag zuzustimmen. Ziel sei die Sicherung und der Ausbau eines europäischen Nachtzugnetzes als klimafreundliche Alternative zum Flugverkehr, wobei insbesondere die Reisekultur und die attraktiven Ankunftszeiten betont wurden. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit verwies sie auf hohe Kosten durch fehlendes sowie veraltetes und störungsanfälliges Wagenmaterial. Zudem bestünden hohe europäische Zulassungshürden für neue Fahrzeuge sowie ein unzureichendes grenzüberschreitendes Buchungssystem. Man unterstütze die Forderungen der Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung zum Nachtzug Paris–Berlin vollumfänglich und habe in Ergänzung und zur Konkretisierung den eigenen Antrag gestellt**.**

Die **Fraktion Die Linke** führte aus, dass zur Ermöglichung klimafreundlicher Reisen attraktive Alternativen zum innereuropäischen Flugverkehr dringend erforderlich seien. Als zentrales Element für Fernreisen wurde dabei ein gut ausgebautes und bezahlbares Nachtzugnetz hervorgehoben. Aufgrund der wirtschaftlichen Herausforderun-

gen beim Betrieb von Nachtzügen plädiere man für gezielte Fördermaßnahmen. Über die Förderung hinaus fordere sie eine grundlegende Neuausrichtung des europäischen Bahnsektors, wobei eine verstärkte Kooperation gegenüber dem Wettbewerbsprinzip zu bevorzugen sei. In diesem Zusammenhang schlug sie die Gründung einer „United Railways of Europe“ vor. Eine solche gemeinnützige europäische Bahngesellschaft solle den grenzüberschreitenden Verkehr koordinieren, eine gemeinsame Buchungsplattform schaffen, die Fahrgastrechte verbessern und das Netz der Nachtzüge massiv ausbauen. Statt Subventionen für den Flugverkehr sollten die Preise für Bahnreisen in Europa gesenkt werden, um die Bahn zu einer echten Alternative zum Flugzeug zu machen. Man kritisiere die beabsichtigte Senkung der Luftverkehrssteuer und bezeichne diese als Fehlallokation von Mitteln. Angesichts der Energiekrise sei eine Verlagerung des Verkehrs vom Flugzeug auf die Schiene das notwendige Signal. Abschließend verwies sie auf die schwierigen Bedingungen in bestehenden Nachtzugverbindungen, beispielhaft zwischen Stuttgart und Berlin, um die Dringlichkeit eines qualitativ hochwertigen Angebots zu unterstreichen.

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 21/2901.

Berlin, den 6. Mai 2026

**Martin Kröber**
Berichterstatter

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333