

Antrag

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

Stillstand in der Bahnpolitik überwinden – Strukturreformen umsetzen, Kapazitäten des Schienennetzes verstärken und ein gutes Fernverkehrsangebot sicherstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Ausgerechnet in einer Zeit, in der immer mehr Menschen Bahn fahren wollen, die Nachfrage nach Zugtickets ansteigt und Unternehmen den Einstieg in den deutschen Schienenverkehrsmarkt planen beziehungsweise ihre Streckenangebote ausweiten wollen, kommt das deutsche Schienennetz an seine Kapazitätsgrenzen und ist immer stärker überlastet. Umgekehrt sind Bahnangebote im Fernverkehr abseits der hoch rentablen Metropolverbindungen auf dem Rückzug, Linien werden schrittweise reduziert oder eingestellt. Auf überlasteten Strecken droht die Verdrängung des Regionalverkehrs, in der Fläche die Einstellung des Fernverkehrs. Dieser problematischen Entwicklung schaut die schwarz-rote Bundesregierung bisher tatenlos zu.

Der Bund ist für die Finanzierung der Erweiterung des Bahnnetzes verantwortlich. Weil die schwarz-rote Bundesregierung trotz der großen Spielräume des Sondervermögens keine ausreichenden Mittel bereitstellt, werden wichtige Aus- und Neubauprojekte eingestellt und reihenweise Planungsteams abgezogen. Eine Wiederaufnahme der Planungen ist nur nach mehreren Jahren und einer Weiterfinanzierung der Planungskosten möglich, da teilweise Planungskräfte wieder neu eingearbeitet und Pläne aktualisiert werden müssen. So geht wertvolle Zeit verloren und Projekte werden durch politische Unentschlossenheit teurer. Obendrein gilt der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ unter Verkehrsminister Schnieder (CDU) und Finanzminister Klingbeil (SPD) offenbar allein für die Schiene. Die Autobahn GmbH erhält trotz erheblicher Sanierungsbedarfe im Straßennetz zusätzliche Milliarden für Neubauprojekte, die Schiene geht beim Nachschlag des Bundesfinanzministers leer aus. Der Masterplan Schienenverkehr sieht eine deutliche Zunahme des Schienenverkehrs vor, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Dafür ist die Erweiterung der Kapazitäten im Schienennetz nötig.

Gerade auf hoch ausgelasteten Schienenstrecken wie beispielsweise München – Ingolstadt, Frankfurt – Hanau – Fulda oder Leipzig/Halle – Berlin sind weitere Fernverkehrsangebote nicht möglich, ohne andere Züge von diesen Strecken zu verdrängen. Der Ausbau dieser Strecken ist daher dringend notwendig; die Bundesregierung verzögert durch ausbleibende Finanzierungen jedoch den Ausbau des Schienennetzes oder stoppt die Projekte gar in Gänze. Auch regional bedeutende Strecken wie die Wallauer Spange, die Mitte-Deutschland-Verbindung (trotz Versprechen des Bundeskanzlers zur Weiterfinanzierung) oder die Marschbahn erhalten keine gesicherte Finanzierung durch den Bund.

Die verzögerte Erweiterung der Schieneninfrastruktur wirkt sich insbesondere auf den Alltag der Menschen aus: Exemplarisch dafür steht die verzögerte Umsetzung des Ausbaus des Schienennetzes für den Rhein-Ruhr-Express. Bedeutende ICE-Halte in Bochum, Düsseldorf, Duisburg und anderen Städten der Metropolregion sollen aus Gründen der „Fahrplanstabilisierung“ künftig gestrichen werden. Statt strukturelle Fortschritte für einen verbesserten Schienenverkehr auf den Weg zu bringen, zeichnen sich für Fahrgäste und Standorte erhebliche Nachteile durch solch schädliche Eingriffe ab.

Das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland weist dem Bund die Verantwortung zu, ebenso bei Bahnangeboten im Fernverkehr regulierend beziehungsweise unterstützend zu agieren. Artikel 87e Grundgesetz sieht vor, dass es Aufgabe des Bundes ist, dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Fernverkehrsangebot auf der Schiene Rechnung zu tragen. Das im Grundgesetz zur näheren Bestimmung dieser Gewährleistungsaufgabe vorgesehene Bundesgesetz hat bis heute keine Bundesregierung vorgelegt.

Dabei zeigt eine von der Bundesregierung selbst beauftragte Studie auf, dass bereits ein Mitteleinsatz von circa 200 Millionen Euro einen weitaus besseren flächendeckenden Fernverkehr ermöglicht (vgl. https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DZSF/Veroeffentlichungen/Forschungsberichte/2026/ForBe_90_2026_Fahrplantakt.pdf?__blob=publication-File&v=5). Viele Städte Deutschlands wie zum Beispiel Chemnitz, Dessau, Jena und Heilbronn würden infolge eines gezielten Ausbaus des Fernverkehrsangebots bequem, energieeffizient und klimafreundlich mindestens alle zwei Stunden erreichbar werden. Viele Regionen würden von einer attraktiveren Standort- und Lebensqualität profitieren. Fragwürdig ist daher, warum die schwarz-rote Bundesregierung etwa ausgerechnet die Steuervorteile für Fluggesellschaften und Mineralölkonzerne ausweitet, die einzig die Gewinnbilanzen dieser Unternehmen verbessern.

Der mögliche Einstieg neuer Unternehmen in den Fernverkehrsmarkt und Angebotsausweitungen etablierter Unternehmen werden die Gewinnmarge aller Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den Hauptachsen vermindern. Vermehrter Wettbewerb kann umgekehrt positive Qualitäts- und Preiseffekte für die Reisenden erzeugen, er macht Angebote vergleichbar und erhöht Anreize, diese stärker auf die Bedürfnisse von Reisenden zuzuschneiden. Die Rentabilität des Fernverkehrs abseits besonders ausgelasteter Verbindungen im Wettbewerb nimmt jedoch absehbar weiter ab. Ein unregulierter Wettbewerb führt zu einer übermäßigen Konzentration auf besonders stark nachgefragte renditeträchtige Relationen und zur gleichzeitigen Schwächung der Anbindungen im Flächennetz und des Regionalverkehrs. Eine solcher Effekt wird in Italien, Schweiz, Frankreich, Österreich, Tschechien, Schweden sowie weiterer Länder durch eine gezielte Unterstützung des Bahnangebots im Flächennetz abgefangen. Die Verkehrspolitik der schwarz-roten Bundesregierung stärkt weder die Chancen durch mehr Wettbewerb noch begrenzt sie die Risiken. Damit handelt sie gegen die Interessen der Fahrgäste und

der Güterkunden. Sie führt Deutschland aktuell auf einen Sonderweg in ganz Europa.

Maßgeblich für die Verkehrspolitik des Bundes muss es sein, die Schiene in Deutschland wieder so zu stärken, dass Verlagerungs- und Klimaschutzziele erreichbar und zufriedene Kunden auf der Schiene eine Selbstverständlichkeit werden. CDU/CSU und SPD haben in der Bahnpolitik der letzten Jahre und Jahrzehnte schwere Fehler begangen und viele Versäumnisse zu verantworten – angefangen vom zurecht gescheiterten Börsengang der Deutschen Bahn AG 2008 über das trotz aller Warnungen unbeirrte Festhalten immer teurer werdenden Prestigeprojekt „Stuttgart 21“ bis hin zur jahrzehntelangen Unterfinanzierung des Schienennetzes unter der Maßgabe der sogenannten „schwarzen Null“.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. sicherzustellen, dass Deutschland die Ziele des Masterplans Schiene erreicht, die Sanierung des Schienennetzes in einem hohen Tempo erfolgt und der Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur mit dem Ziel der Etablierung des Deutschlandtaktes nicht durch die ausbleibende auskömmliche Finanzierung weiter verzögert wird;
 2. eine Eigentümerstrategie für die Deutsche Bahn AG zu etablieren und in der Steuerung der DB umzusetzen, um abzusichern, dass das Bundesunternehmen unternehmerische Aktivitäten verfolgt, die das Schienenverkehrsgebot und die Angebotsqualität in Deutschland verbessern, eine vermehrte Verkehrsverlagerung auf die Schiene bewirken und finanzielle Risiken für die Unternehmensentwicklung ausschließen;
 3. die Streichung von Fernverkehrshalten wie beispielsweise in Bochum, Duisburg und Düsseldorf in der „Agenda für zufriedene Kunden“ von Verkehrsminister Schnieder nicht in Kauf zu nehmen, sondern die Schieneninfrastruktur zu erweitern und mehr Schienenverkehrsangebote zu ermöglichen;
 4. an der Priorität eigenwirtschaftlicher Angebote im Fernverkehr festzuhalten, zugleich aber die Anbindung von Städten wie Jena, Dessau, Chemnitz oder Heilbronn, die verkehrspolitisch gewünscht aber schon bisher nicht eigenwirtschaftlich erbringbar ist, finanziell zu fördern und dafür einen entsprechenden Gesetzesentwurf vorzulegen; dafür können in einem ersten Schritt Trassenpreise gezielt reduziert und bei anhaltender Unwirtschaftlichkeit Zugverkehre auf diesen Strecken bestellt werden;
 5. für die Organisation, Regulierung und die Bestellung von nicht rentablen Fernverkehrsleistungen einen bundesweiten Aufgabenträger als Gesellschaft privaten Rechts einzuführen;
 6. zur Sicherstellung des Schutzes von Nahverkehrs- sowie Güterzügen die EU-Kapazitätsverordnung in Orientierung an die Etappierung des Deutschlandtaktes zeitnah in nationales Recht zu überführen;
 7. für Zugangebote im Fernverkehr gemeinsam mit den Unternehmen einen Dachtarif wie im Nahverkehr einzuführen, der gewährleistet, dass Reisende flexibel jeden Zug nutzen können (unternehmenseigene Angebote wie Tickets mit Zugbindungen sind von diesem Dachtarif unbeeinträchtigt);
 8. vom Bund im Rahmen einer gesetzlichen Regelung zur Sicherstellung des Fernverkehrsangebots finanziell geförderte Züge für Nahverkehrsta-

rife bzw. das Deutschlandticket zu öffnen, um parallel fahrende Regionalzüge entlasten (dabei kann ein Preisaufschlag für Einzelfahrten bzw. ein pauschaler Aufschlag auf das Deutschlandticket erhoben werden).

Berlin, den 7. Juli 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.