Deutscher Bundestag **Drucksache 21/7722**

21. Wahlperiode 25.08.2026

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Mandy Eißing, Jorrit Bosch, Violetta Bock, Marcel Bauer, Lorenz Gösta Beutin, Agnes Conrad, Dr. Fabian Fahl, Katalin Gennburg, Mareike Hermeier, Ina Latendorf, Caren Lay, Sahra Mirow, Luigi Pantisano, Bodo Ramelow, David Schliesing, Aaron Valent, Donata Vogtschmidt, Sascha Wagner und der Fraktion Die Linke

Schieneninfrastruktur in Ostdeutschland

Seit der Wiedervereinigung wurden in Ostdeutschland über 2 600 Kilometer Bahnstrecken stillgelegt. Das entspricht rund 40 Prozent aller Streckenstilllegungen in ganz Deutschland seit 1990 (vgl. www.rnd.de/politik/40-prozent-der-stillgelegten-bahnstrecken-liegen-in-ostdeutschland-VMLE6F6XVLPUGHNF7QT26QJ4BM.html). Laut Allianz pro Schiene können in Deutschland rund 900 Kilometer Schienen bis 2035 reaktiviert werden, davon knapp 160 Kilometer in Ostdeutschland (vgl. www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/reaktivierung-nimmt-fahrt-auf/). Auch die Ministerpräsidentin und Ministerpräsidenten der ostdeutschen Bundesländer haben sich für die Reaktivierung stillgelegter Strecken ausgesprochen (vgl. Beschluss Top 1.2 Schieneninfrastruktur, MPK (Ministerpräsidentenkonferenz)-Ost, 11. Juni 2026). Die Erweiterung des Schienennetzes durch Reaktivierung sowie Aus- und Neubau ist für die infrastrukturelle Entwicklung Ostdeutschlands, für den wirtschaftlichen Standort und für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Osteuropa essenziell. Dabei sind gerade Fernverkehrsstrecken für die flächendeckende Anbindung entscheidend. Mit den Erträgen auf viel befahrenen Strecken wird der Fernverkehr auf den sogenannten Nebenlinien subventioniert. Neue Konkurrenzen, wie sie jetzt etwa von Italo und anderen auf den lukrativen Fernverkehrsstrecken angekündigt sind, können dazu führen, dass bestimmte Bahnhöfe in der Fläche nur noch eingeschränkt oder gar nicht mehr am Fernverkehr angeschlossen sind (vgl. www.evg-online.org/aktuelles/artikel/schienenfernverkehr-bald-kein-ice-mehr-zum-weltkulturerbe/ oder https://taz.de/Konkurrenz-fuer-Deutsche-Bahn/!6192409/). Gerade ostdeutsche Städte drohen hier besonders betroffen zu sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Streckenabschnitte im Bundesschienennetz sind nach Auffassung der Bundesregierung potenziell technisch bzw. wirtschaftlich reaktivierbar, und wie viele Streckenkilometer sind es jeweils (bitte getrennt nach Streckenabschnitten und Bundesländern angeben)?
2. Welche Streckenabschnitte von NE-Bahnen (Nichtbundeseigene Eisenbahnen) sind nach Kenntnis der Bundesregierung potenziell technisch bzw. wirtschaftlich reaktivierbar ,und wie viele Streckenkilometer sind es jeweils (bitte getrennt nach Streckenabschnitten und Bundesländern angeben)?

3. Wie viele Streckenkilometer Schiene sollten nach Auffassung der Bundesregierung reaktiviert werden?
4. Wie bewertet die Bundesregierung das Reaktivierungspotenzial stillgelegter Strecken für die Erweiterung des Schienennetzes und den Ausbau des Schienenverkehrs insgesamt (wenn möglich nach Streckenabschnitten und Bundesländern, ansonsten nur nach Bundesländern angeben)?
5. Wie viele Streckenkilometer wurden seit 2021 reaktiviert (bitte nach Bundesländern angeben)?
6. Welche Kosten sind seit 2021 pro reaktiviertem Streckenkilometer angefallen?
7. Wie hoch war die direkte finanzielle Beteiligung durch den Bund an der Reaktivierung stillgelegter Strecken (wenn möglich nach Streckenabschnitten und Bundesländern, ansonsten nur nach Bundesländern angeben)?
8. Wie hoch war die indirekte finanzielle Beteiligung durch den Bund an der Reaktivierung stillgelegter Strecken (wenn möglich nach Streckenabschnitten und Bundesländern, ansonsten nur nach Bundesländern angeben)?
9. In welchem Umfang plant der Bund vor dem Hintergrund aussichtsreicher Reaktivierungen eine Erhöhung der Finanzhilfen an die Bundesländer (sogenannte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesmittel)?
10. Welche Betreiber befahren nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die seit 2021 reaktivierten Strecken?
11. Für wie viele Schienenkilometer des Bundes ist die DB InfraGo seit 2021 von der Instandhaltungspflicht gemäß § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) entbunden worden (wenn möglich nach Streckenabschnitten und Bundesländern, ansonsten nur nach Bundesländern angeben)?
12. Wie viele Kilometer Schiene sind seit 2021 gemäß § 23 AEG entwidmet worden (wenn möglich nach Streckenabschnitten und Bundesländern, ansonsten nur nach Bundesländern angeben)?
13. Wie hoch war die durchschnittliche Auslastung der Eisenbahnfernverkehrslinien in Deutschland jeweils in den Jahren 2021 bis 2025 (bitte nach Jahren und Linien aufschlüsseln)?
14. Der Ausbau und die Reaktivierung wie vieler und welcher Strecken wurde durch GVFG- und Regionalisierungsmittel ganz oder teilweise in den Jahren 2021 bis 2025 finanziert?
15. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, welche Orte ihren Fernverkehrsanschluss durch die möglichen Folgen des Einstiegs von Italo in den Schienenpersonenfernverkehr verlieren könnten?
16. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den durch den Einstieg von Wettbewerbern in den Fernverkehr gefährdeten Schienenpersonenverkehr in der Fläche finanziell zu unterstützen, und ist in diesem Zusammenhang eine Anpassung der Rahmenbedingungen und der Regionalisierungsmittel vorgesehen (bitte begründen)?

17. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass laut Bericht zum Umsetzungsstand des Investitionsgesetzes Kohleregionen (Bundestagsdrucksache 21/2700) in den betroffenen Regionen bisher weniger als 1 Prozent für Schieneninfrastrukturprojekte, aber knapp 90 Prozent für Autobahn- und 58 Prozent für Bundesfernstraßenprojekte abgeflossen sind ,und welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um den Mittelabfluss und Projektumsetzung bei Schieneninfrastrukturprojekten zu beschleunigen?

18. Kann die Bundesregierung versichern, dass alle im Zuge des Investitionsgesetzes Kohleregionen geplanten Schieneninfrastrukturprojekte in der geplanten Form umgesetzt werden, und wenn nein, warum nicht?

19. Welche Preissteigerungen sind dabei einkalkuliert?

20. Wie viele Schieneninfrastrukturprojekte konnten in dieser Legislaturperiode aufgrund von inflationsbedingten Kostensteigerungen noch nicht fertiggestellt werden bzw. sind dadurch unsicher geworden?

21. Welche Zahlen liegen dem Bund darüber vor, wie viele Kilometer des Schienennetzes in den nächsten 20 Jahren erneuert werden müssen?

22. Welche Bruttowertschöpfung nimmt der Bund durch Erhalt, Neu- und Ausbau des Schienennetzes in den nächsten 20 Jahren an?

23. Wie hoch sind die Kosten für die Erneuerung sowie den geplanten Neu- und Ausbau des Schienennetzes?

24. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der gesamte Personalbedarf für den Schienenpersonenverkehr bis 2030 (bitte einmal für den Erhalt des Status quo und einmal für den durch die Bundesregierung angenommenen notwendigen Ausbau angeben)?

25. Wie bewertet die Bundesregierung das Risiko des Arbeitsplatzverlustes für Beschäftigte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch Betriebsübergänge, und hält die Bundesregierung die aktuelle Rechtslage für ausreichend, um Arbeitsplatzverluste zu verhindern?

26. Welche Maßnahmen sind vom Bund geplant, um die Sicherheit der Beschäftigten vor Übergriffen im SPNV und ÖPNV zu verbessern?

27. Wie viele Neuanschlüsse von Industrie- und Logistikstandorten ans Schienennetz des Bundes sind in dieser Legislaturperiode bereits abgeschlossen oder in Planung (bitte Planungsstand und nach Bundesländern angeben)?

Berlin, den 18. August 2026

Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Fraktion

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