

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

02.10.2025

## **Bund schiebt Bahnausbau im Osten auf das Abstellgleis**

Sondervermögen muss auch in den Ausbau des Netzes fließen

*Die Landesverbände Mitteldeutschland und Thüringen des Fahrgastverbands PRO BAHN kritisieren den Entwurf des Bundeshaushalts 2026 und die Bahnstrategie von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder.*

Olaf Behr, Vorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN Thüringen: „Die Vernachlässigung des Aus- und Neubaus im Schienennetz setzt sich mit der schwarz-roten Bundesregierung weiter fort. Ablesbar ist dies an der völlig unzureichenden Finanzierungslinie im Entwurf des Bundeshaushalts 2026 und der zu Beginn der vergangenen Woche durch Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder vorgestellten ‚Bahnstrategie‘.“ Hintergrund ist, dass der Bund nur rund 2,4 Milliarden Euro im nächsten Jahr für die Kapazitätserweiterung durch Aus- und Neubau in das Schienennetz investieren will. Die Mittel reichen jedoch gerade dafür aus, die laufenden Bauvorhaben zu finanzieren. Für den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen für neue Vorhaben besteht damit praktisch kein Spielraum.

„Auch die ‚Bahnstrategie‘ lässt nicht ansatzweise erkennen, wie der Bund sein Eisenbahnnetz künftig ausbauen und erweitern will. Eine Bahnstrategie ohne Strategie für den Aus- und Neubau des Netzes ist kaum das Papier wert, auf dem es gedruckt ist.“ kritisiert Markus Haubold, Vorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN Mitteldeutschland. Das Ergebnis der Unterfinanzierung des Bahnausbaus bekommt Ostdeutschland besonders zu spüren. Selbst Ausbaustrecken, die zum Transeuropäischen Verkehrsnetz zählen, werden vom Bund nur schleppend umgesetzt. So wird an der Ausbaustrecke Berlin – Dresden seit einem Vierteljahrhundert nach Kassenlage gebaut. Die anvisierte Fertigstellung im Jahr 2029 ist nur erreichbar, wenn umgehend die Finanzierung der 2. Baustufe festgezurrert wird. „So fehlen für wichtige Ausbauprojekte weiterhin die Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und Deutsche Bahn AG. In Sachsen und Thüringen sind die Ausbaustrecke Berlin – Dresden (2. Baustufe), die Ausbaustrecke Leipzig – Chemnitz, die Elektrifizierung der Strecke Dresden - Görlitz und die Ausbaustrecke Weimar – Gößnitz betroffen.“ zählt Olaf Behr die betroffenen Bahnstrecken auf.

„Der Bund muss den Stillstand bei den Aus- und Neubauvorhaben endlich überwinden. Es reicht nicht, den dreistelligen Milliardenbetrag aus dem Sondervermögen nur für die Beseitigung investiver Altlasten im Bahnnetz – also die nachholende Sanierung – einzusetzen. Ein Teil des Sondervermögens muss für Aus- und Neubauvorhaben im Eisenbahnnetz eingesetzt werden.“ fordert Markus Haubold. „Mittelfristig brauchen wir den in der ‚Bahnstrategie‘ erwähnten Eisenbahninfrastrukturfonds, um die zahlreichen Bahnprojekte verlässlich finanzieren zu können. Die Investitionen für den Ausbau und die Erweiterung des Eisenbahnnetzes müssen bis Ende der 2020er-Jahre auf mindestens 5 Milliarden Euro jährlich erhöht werden, damit Deutschland beim Bahnausbau nicht den Anschluss verliert. Nur mit einem kapazitiv erweiterten und leistungsfähigeren Netz kann der Betrieb auch wieder verlässlicher und pünktlicher werden.“

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

***Hintergrundinformationen zu den Aus- und Neubauvorhaben des Bedarfsplans Schiene (Bundesverkehrswegeplan 2030) in Sachsen und Thüringen ohne Finanzierungsvereinbarung:***

**Ausbaustrecke Berlin – Dresden (2. Baustufe):**

Die Eisenbahnstrecke Berlin – Dresden, die am 17. Juni vor 150 Jahren in Betrieb ging, ist Teil des Rhein-Donau-Korridors, einem der neun Kernnetzkorridore des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V).

Bereits seit der Jahrtausendwende wird vom Bund der Ausbau der Strecke für eine Streckengeschwindigkeit von weitgehend 200 km/h verfolgt. Die zwischenzeitliche Abstufung bzw. Neupriorisierung des Projekts aufgrund unzureichender Finanzierung des Ausbaivorhabens hat dazu geführt, dass die DB die Bauarbeiten immer wieder unterbrechen bzw. strecken musste und die Gesamtfertigstellung nunmehr erst für 2029 angestrebt wird.

Der Streckenabschnitt Kottewitz – Weinböhlen, der mit dem 3,4 Kilometer langen Kockelsbergtunnel eine Linienverbesserung/Neutrassierung enthält, ist formal der Ausbaustrecke Leipzig – Dresden zugeordnet, zählt aber auch zur Relation Berlin – Dresden (Überlagerungsbereich). Diese Teilmaßnahme wird nach derzeitigem Stand sogar nach 2035 in Betrieb gehen.

Bis heute haben Bund und Deutsche Bahn AG für die 2. Baustufe der Dresdener Bahn nicht die notwendige Baufinanzierungsvereinbarung abgeschlossen.

Die zweite Baustufe gliedert sich in drei Projektabschnitte, die sich derzeit in der Entwurfsplanung bzw. Genehmigungsplanung befinden. Insgesamt sind noch 45 Streckenkilometer auszubauen. Die drei Abschnitte im Einzelnen: Abschnitt Blankenfelde (ausschließlich des Bahnhofs) bis Wünsdorf-Waldstadt ohne die Bahnhöfe Zossen und Rangsdorf, Abschnitt im Bereich des Bahnhofs Doberlug-Kirchhain (Abschnitt 2) sowie Abschnitt 3, der von Elsterwerda bis Großenhain Berliner Bahnhof reicht.

**Ausbaustrecke Leipzig – Chemnitz**

Die Eisenbahnstrecke zwischen Sachsens größter und drittgrößter Stadt ist bis heute in weiten Abschnitten noch eingleisig und nicht elektrifiziert. Künftig soll die Strecke weitgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Eingleisig verbleiben im südlichen Teil die Abschnitte im Bereich des Göhrener Viadukts und des Chemnitztalviadukts.

Die Finanzierung des Streckenausbaus erfolgt über drei verschiedene „Töpfe“. Der 44 Kilometer messende Nordabschnitt wird aus Mitteln des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) finanziert (genauer Projektzuschnitt noch nicht abschließend geklärt). Der 37 Kilometer lange Südabschnitt Geithain – Chemnitz wird grundsätzlich über den Bedarfsplan Schiene vom Bund finanziert, während die zusätzlichen zweigleisigen Abschnitte über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) finanziert werden. Der Fördersatz beträgt für diesen Teil 75 Prozent (Bundesanteil); den übrigen Anteil muss der Freistaat Sachsen beisteuern.

+++ Medienmitteilung +++ Media Release +++

### **Ausbaustrecke Weimar – Gößnitz**

Thüringens nachfragestärkste Eisenbahnstrecke als Teil der so genannten Mitte-Deutschland-Verbindung ist heute östlich von Weimar nicht elektrifiziert. Im Abschnitt Jena - Gera fehlt zwischen Papiermühle und Hermsdorf-Klosterlausnitz sowie zwischen Töppeln und Gera das 1946 als Kriegsreparation demontierte zweite Streckengleis.

Der Ausbau der Strecke Weimar – Gößnitz erfolgt über zwei „Töpfe“. Während der Bund die Streckenelektrifizierung über den Bedarfsplan Schiene vollständig finanziert, ist das Land Thüringen beim zweigleisigen Ausbau der beiden Abschnitte zwischen Jena und Gera anteilig gefordert, da diese Maßnahme ebenfalls über das GVFG-Bundesprogramm abgewickelt wird.

Mit der durchgehenden Streckenelektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung kann auch das Angebot im Schienenpersonennahverkehr neu strukturiert und ausgebaut werden. Erstmals kann die Thüringer Städtekette dann von Eisenach bis Altenburg mit elektrischen Triebfahrzeugen bedient werden. Die Ausschreibung der Nahverkehrsleistungen im so genannten Thüringer Elektronetz sieht ab Dezember 2030 die Umstellung auf elektrische Triebzüge vor. Entlang der Städtekette konzentrieren sich mehr als 40 Prozent der Bevölkerung Thüringens.

### **Ansprechpartner für Medien**

Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V., Schützengasse 18, 01067 Dresden

Markus Haubold

Vorsitzender

markus.haubold@mitteldeutschland.pro-bahn.de

### **Über den Fahrgastverband PRO BAHN**

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN hat rund 4.000 Mitglieder und vertritt die Interessen der Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Er arbeitet ehrenamtlich, ist in zahlreichen Gremien aktiv und wirkt sowohl auf Politiker und Behörden als auch auf Verkehrsunternehmen ein, um einen attraktiveren und besseren öffentlichen Personenverkehr zu erreichen. Der Landesverband Mitteldeutschland umfasst die Bundesländer Sachsen und Sachsen-Anhalt.