

---

# Pressemitteilung

Berlin, den 12. April 2024

## **VDV fordert bundesweiten, überjährigen Regio-Infrafonds Vorschläge der Beschleunigungskommission konsequent umsetzen**

**Der VDV hat ein Positionspapier zur künftigen Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur vorgelegt. In der Debatte um eine zukunftsorientierte und ganzheitliche Finanzierung der deutschen Schieneninfrastruktur betont der Branchenverband die Dringlichkeit, die Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene konsequent umzusetzen: „Die Erweiterung der Infrastrukturfonds auf nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturen ist ein zentraler Baustein, um die Schiene als Rückgrat einer klimafreundlichen Mobilität zu stärken“, erklärt VDV-Vizepräsident Joachim Berends. „Wir fordern die zügige Einrichtung eines bundesweiten, überjährigen NE-Infrastrukturfonds, parallel zur Umsetzung des Fonds für die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur. 39.000 Kilometer Betriebsstrecke in Deutschland brauchen eine solide Finanzierung.“ Der Regio-Infrafonds ist nach Ansicht des VDV entscheidend, um den Erhalt und Ausbau der NE-Infrastruktur auf eine nachhaltige finanzielle Basis zu stellen.**

„Das Sichern einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland erfordert eine kritische Überprüfung und Anpassung der Finanzierungsmechanismen, die derzeit stark von den jeweiligen Eigentumsverhältnissen geprägt sind“, so Berends. „Zwar haben sich die Finanzierungsbedingungen für nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturen und Zugangsstellen des Schienengüterverkehrs durch das SGFFG und die Novellierung des GVFG verbessert, operative Herausforderungen und strukturelle Benachteiligungen bleiben jedoch weiterhin ein Hemmnis. Eine deutliche Weiterentwicklung der Finanzierungsstrukturen ist in mehrfacher Hinsicht dringend erforderlich, um den Bedürfnissen der Wirtschaft und den Zielen des Klimaschutzes gerecht zu werden.“ Durch Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen insbesondere mit den Bundesländern, in denen die größeren nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen verlaufen, sowie ein klar definiertes Antrags- und Zuwendungsverfahren für Neu- und Ausbaumaßnahmen, könne ein effizientes und zielgerichtetes Vorgehen

sichergestellt werden. Es gehe laut VDV darum, die Weichen für eine leistungsfähige, effiziente Schieneninfrastruktur zu stellen, die den Anforderungen einer modernen und nachhaltigen Mobilität gerecht werde.

### **6.000 Kilometer regionale Infrastruktur**

Die regionale Eisenbahninfrastruktur wird in Deutschland sowohl von den Infrastrukturunternehmen des DB-Konzerns als auch von nichtbundeseigenen Eisenbahnen betrieben. Von den gut 39.000 km Betriebsstreckenlänge des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes entfallen rund 40 Prozent auf das Regionalnetz. Wenngleich der überwiegende Teil des regionalen Netzes auf die bundeseigenen Unternehmen entfällt, ist der Umfang der von NE-Bahnen bewirtschafteten Infrastruktur mit 5.900 km Betriebsstreckenlänge beachtlich. Die Mehrzahl der nichtbundeseigenen Betreiber der Schienenwege – private Unternehmen, Länder, kommunale Gebietskörperschaften und Zweckverbände – betreibt räumlich begrenzte Streckennetze, oft sogar nur einzelne Strecken, mit Längen zwischen einigen hundert Kilometern und deutlich weniger Kilometern, im Schnitt 43 Kilometer. 33 dieser Betreiber fokussieren sich ausschließlich auf Schienengüterverkehr, während 49 Betreiber nur Personenverkehr anbieten. Daneben gibt es Mischverkehr (54) sowie Touristik- oder Museumsbahnverkehr (21). Joachim Berends: „Vor allem auf Strecken ohne SPNV ist ein kostendeckender Betrieb der Infrastruktur selten möglich.“

### **Regionaler Wirtschaftsfaktor**

„Die nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen (NE) sind für die Resilienz des deutschen Verkehrssystems von entscheidender Bedeutung, da sie peripheren Wirtschaftsstandorten Zugang zum (inter)nationalen Schienennetz ermöglichen und damit den Wirtschaftsstandort Deutschland stärken. Sie sichern die Anbindung regionaler Wirtschaftszentren, fördern die Mobilität und Versorgung und tragen zur Entlastung der Straßeninfrastruktur bei. Durch ihre Verteilungsfunktion und die Unterstützung des Einzelwagenverkehrs verbessern sie die Wirtschaftlichkeit und Auslastung des Gesamtsystems, was gerade für regionale Wirtschaftsstandorte von hohem Wert ist“, so Berends abschließend.

Das VDV-Positionspapier „Weiterentwicklung der Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland“ steht auf [vdv.de/positionen](https://www.vdv.de/positionen) zur Verfügung.

### **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)**

Lars Wagner · Pressesprecher · T 030 399932-14 · [wagner@vdv.de](mailto:wagner@vdv.de)

Eike Arnold · stv. Pressesprecher · T 030 399932-19 · [arnold@vdv.de](mailto:arnold@vdv.de)

---

Der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** ist der Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund **700 Mitgliedsunternehmen**. Branche und Branchenverband sorgen für mehr klimaschonende Beförderung und Transport von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr: Rund **7,1 Milliarden**

---

**Fahrgäste in Deutschland** nutzten im Corona-Jahr 2020 den Öffentlichen Personennahverkehr der VDV-Mitgliedsunternehmen. Busse und Bahnen ersetzen damit jeden Tag rund 14 Millionen Autofahrten auf deutschen Straßen. 2020 transportierten die VDV-Unternehmen im **Schienengüterverkehr 288 Millionen Tonnen** und ersetzen so rund 67.000 voll beladene Lkw auf deutschen Straßen.

---



---

Wenn diese E-Mail nicht korrekt angezeigt wird, klicken Sie bitte [hier](#). Sollten Sie keine Presseinformationen mehr von uns wünschen oder sich Ihre Kontaktdaten geändert haben, informieren Sie uns bitte per Mail an [presse@vdv.de](mailto:presse@vdv.de). Die VDV-Newsletter können Sie [hier](#) abbestellen. Das Löschen Ihrer Daten leiten Sie durch eine E-Mail an [datenschutz@vdv.de](mailto:datenschutz@vdv.de) ein. Hinweise zur Datenverarbeitung beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) finden Sie [hier](#). Weitere VDV-Informationen im [Impressum](#).