VDV Die Verkehrsunternehmen

# Pressemitteilung

Berlin, den 13. Oktober 2025

## Österreichische und VDV-Güterbahnen arbeiten zusammen

Ziel: Starke Stimme der DACH-Güterbahnen gegenüber EU

**Die österreichischen und die im VDV organisierten deutschen Unternehmen des Schienengüterverkehrs wollen künftig stärker zusammenarbeiten. Das geht aus einer gemeinsamen Verlautbarung hervor. „Uns eint vieles: Wir sind innovative, leistungsstarke Unternehmen, die die klimafreundliche und ressourcenschonende Logistik im Güterdrehkreuz im Herzen Europas sicherstellen. Zusammen und perspektivisch auch mit unseren Partnern aus der Schweiz können wir unseren Anliegen stärker Nachdruck verleihen, denn die Güterbahnen in Deutschland und Österreich haben seit Jahren viele Gemeinsamkeiten im wirtschaftlich-politischen Umfeld. Sowohl mit Blick auf die Infrastruktur, den grenzüberschreitenden Verkehr und auch die erheblichen Kostensteigerungen im Betrieb auf der Schiene infolge politischer Entscheidungen ist die wirtschaftliche Lage für die Unternehmen zwischen Flensburg und Villach ausgesprochen angespannt. Hier sind zuerst die nationalen Regierungen in Wien und Berlin gefragt – aber auch Brüssel ist in der Verantwortung“, so Christian Betchen, Vorsitzender des VDV-Verkehrsausschusses Güterverkehr und Günter Neumann, Obmann des Fachverbandes der Schienenbahnen in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), bei der gemeinsamen Sitzung aus Österreich in Wien.**

Der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Deutschland und Österreich ist bereits heute bedeutend. Deutschland als größter Schienengütermarkt Europas (337,5 Millionen Tonnen 2024) und Österreich sind Rückgrat des europäischen Nord-Süd-Korridors. Doch trotz der Erholung nach dem Einbruch 2023 bleiben die strukturellen Hindernisse gravierend: Trassenpreise, die bereits 40 Prozent der Infrastrukturkosten auf die Bahnen abwälzen, drohen weiter zu steigen, während gleichzeitig Milliardeninvestitionen wie der Brenner-Basistunnel (voraussichtliche Eröffnung 2032) nur dann Wirkung entfalten, wenn die deutschen Zulaufstrecken endlich ausgebaut werden. Verzögerungen durch langwierige Genehmigungen, Bürokratiekosten in Milliardenhöhe und stetige Kostensteigerungen gefährden die Verlagerungsziele und belasten die

Güterbahnen im Wettbewerb mit der Straße.

**Mehr Europa wagen – EU gefordert**
Der Schienengüterverkehr in Europa braucht, gemäß der Unternehmensvertreterinnen und -vertreter beider Länder, keine neuen Bekenntnisse, sondern konsequente Umsetzung. Christian Betchen: „Nationale Alleingänge und nationale Dialekte in internationalen Standards – wie bei ETCS – untergraben die Leistungsfähigkeit des transeuropäischen Netzes. Damit die Schiene ihre Rolle als Rückgrat einer nachhaltigen, resilienten Logistik in Europa ausfüllen kann, braucht es endlich eine europäisch abgestimmte Infrastrukturpolitik.“ Vor allem eine verlässliche Baukoordination, interoperable Betriebsprozesse und ein grenzüberschreitendes Trassenmanagement sind eine Grundvoraussetzung für die die Rahmenbedingungen passen müssen.

**Förderbedingungen und Bürokratieabbau**
Die deutschen und österreichischen Partner sehen darüber hinaus erhebliche Bedarfe bei der Verbesserung der Förderbedingungen für Neu- und Reaktivierungsprojekte, um mehr Unternehmen einen wirtschaftlichen Zugang zum Schienennetz zu ermöglichen. Hier braucht es den Abbau bürokratischer Hürden, insbesondere bei Planungs- und Genehmigungsverfahren, um Gleisanschlüsse schneller und effizienter umzusetzen sowie die strukturelle Verankerung kunden- und standortnaher Zugangsstellen als integralen Bestandteil der Verkehrs- und Raumplanung.

**Europäische Elektrifizierung**
Um den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr auszubauen, braucht es zudem eine koordinierte Elektrifizierungsstrategie an den Übergängen zu allen Nachbarstaaten. Zudem muss die Interoperabilität von Infrastruktur und Fahrzeugen im europäischen Raum gezielt verbessert werden, etwa durch die Harmonisierung technischer Standards. Schließlich sprechen sich die Unternehmen und Verbände für eine stärkere Verzahnung nationaler Förderprogramme mit europäischen Schienenprojekten aus, um die Verlagerungspotenziale im internationalen Warentransport auszuschöpfen.

**Hoher Koordinationsaufwand und Mängel in der Infrastruktur**
Insbesondere die steigende Zahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen im internationalen Verkehr zeigt, dass Koordination auf Basis von Freiwilligkeit längst an ihre Grenzen stößt. Daher ist hier auch die EU gefordert, aus Strategien endlich konkrete und verbindliche Umsetzungsschritte zu machen. Dazu gehört ein europaweit koordiniertes Baustellenmanagement ebenso wie der gezielte Ausbau überlasteter Grenzknoten. Investitionen in die Infrastruktur dürfen dabei nicht national zurückgefahren, sondern müssen europäisch priorisiert und beschleunigt werden. Der europäische Schienengüterverkehr braucht

Planbarkeit, Qualität – und ein Ende nationaler Egoismen. „Das Transportaufkommen auf dem österreichischen Schienennetz ist 2024 erneut gestiegen – auf 94,4 Millionen Tonnen, bei einer Transportleistung von 21 Milliarden Tonnenkilometern. Doch die zunehmenden Baustellen, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland, bremsen unsere Wachstumsdynamik spürbar. Mit inzwischen über 140 Eisenbahnverkehrsunternehmen an unseren Netzübergängen stoßen viele Grenzbahnhöfe an ihre Kapazitätsgrenzen. Wir brauchen dringend eine koordinierte europäische Baustellenplanung und mehr leistungsfähige Infrastruktur an den Grenzen“, so Günter Neumann.

**Gemeinsame Forderungen aus Deutschland und Österreich**
Im Schulterschluss mit der österreichischen Bahnbranche und europäischen Partnern bekräftigt die deutsche Branche ihre Forderung nach einer echten Schienenoffensive in Europa. Im Mittelpunkt stehen fünf prioritäre Handlungsfelder, die unmittelbar umgesetzt werden müssen, um die ambitionierten Klima- und Wettbewerbsziele der EU zu erreichen:

- Investitionen in Infrastruktur und Digitalisierung – Europa braucht eine moderne, interoperable und resilient ausgebaute Schieneninfrastruktur. Der Brenner-Korridor zeigt exemplarisch, wie gravierend die Folgen unzureichender Kapazitäten, fehlender Zulaufstrecken und ineffizientem Baustellenmanagement sein können: In Bayern wurden Planungen zum Brenner-Nordzulauf wiederholt verschoben, sodass Deutschland erst in den frühen 2040er Jahren mit einem leistungsfähigen Zulauf rechnet, während der Tunnel selbst bereits 2032 in Betrieb gehen soll. Die Auslastung der Bestandsstrecken wie Rosenheim–Kufstein ist heute schon hoch, was den Korridor anfällig macht – eine Verzögerung in Ausbau und Koordination gefährdet damit die gesamte Nord-Süd-Verkehrsachse.

- Flaschenhals Zulaufstrecken: Die deutschen Zuläufe zum Brenner-Basistunnel – insbesondere Rosenheim–Kufstein und Rosenheim–Salzburg – sind bereits heute stark überlastet, da sich dort Personen- und Güterverkehr drängen. Verzögerte Planungsentscheidungen und fehlende Kapazitäten für lange Güterzüge drohen dafür zu sorgen, dass der BBT ab 2032 seine Wirkung nicht voll entfalten kann. Ohne zügigen Ausbau bleiben die deutschen Abschnitte der entscheidende Engpass im europäischen Nord-Süd-Korridor.

- Grenzüberschreitende Interoperabilität und Harmonisierung – zuvorderst beim flächendeckenden, planbaren ETCS-Rollout: Ein europäisch

abgestimmter Migrationspfad für Fahrzeuge und Infrastruktur ist entscheidend. Deutschland und Österreich müssen vorangehen.

- Bürokratieabbau im grenzüberschreitenden Verkehr – Genehmigungsverfahren, technische Standards und Zulassungsprozesse müssen dringend vereinfacht und europäisch harmonisiert werden.

- Stärkung kundenorientierter Zugangsstellen und Gleisanschlüsse – Der Zugang zur Schiene muss dezentral, flexibel und wirtschaftsnah erfolgen. Nur mit einem dichten Netz kundenfreundlicher Zugangsstellen lässt sich der Marktanteil des Schienengüterverkehrs substanziell steigern.

- Verlässliche Finanzierung und politische Planungssicherheit – Die Verkehrsbranche braucht verbindliche Finanzierungszusagen, auch für langfristige Investitionen in Digitalisierung, Elektrifizierung und alternative Antriebe. Planungssicherheit ist der Schlüssel zur Transformation.

Christian Betchen: „Die Transportmengen im Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und Österreich stehen heute stärker unter Druck als zur Zeit der Pandemie: Extrem gestiegene Energiepreise, hohe Trassen- und Netzentgelte sowie massive operative Einschränkungen durch unkoordiniertes Baustellenmanagement treiben die Kosten für viele Eisenbahnverkehrsunternehmen in gefährliche Höhen. Die wirtschaftliche Existenz zahlreicher Anbieter steht auf dem Spiel. Wer die Schiene als Rückgrat der Logistik erhalten will, muss handeln – durch strukturelle Entlastungen, verlässliche Investitionen und eine abgestimmte EU-Infrastrukturpolitik.“

**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)**
Lars Wagner · Pressesprecher · T 030 399932-14 · wagner@vdv.de
Eike Arnold · stv. Pressesprecher · T 030 399932-19 · 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.

Die Mitgliedsunternehmen des VDV spielen eine entscheidende Rolle für den **Wirtschaftsstandort Deutschland** und bei der Lösung verkehrlicher Herausforderungen. Nachdem die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr pandemiebedingt zurückgegangen waren, steigt die Nachfrage seit dem Jahr 2022 wieder an. Die VDV-Mitgliedsunternehmen **befördern jeden Tag 24 Millionen Fahrgäste** in Deutschland mit Bus und Bahn und ersparen damit 17 Millionen Autofahrten. Im Jahr 2022 transportierten die VDV-Unternehmen im öffentlichen **Schienengüterverkehr 360 Millionen Tonnen Güter**. Das ersetzt am Tag rund 60.000 voll beladene Lkw auf deutschen Straßen. Durch ihre Verkehrsleistung sparten Busse und Bahnen zuletzt zehn Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen ein.

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. Die VDV-Newsletter können Sie hier abbestellen. Das Löschen Ihrer Daten leiten Sie durch eine E-Mail an datenschutz@vdv.de ein. Hinweise zur Datenverarbeitung beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) finden Sie hier. Weitere VDV-Informationen im Impressum.