

Berlin, 30.06.2021

## **VDV-Studie zum Finanzierungsbedarf der Schiene: Bundesverband SchienenNahverkehr bestätigt dringenden Handlungsbedarf**

### **SPNV bis 2030 deutlich unterfinanziert // Verkehrswende so nicht möglich // Forderung nach einer neuen Finanzierungsarchitektur für den SPNV // Integrierte Angebote für die Fläche notwendig**

Die gestern auf einer Sondersitzung der Verkehrsministerkonferenz vorgestellte Studie des VDV zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf Straße (ÖSPV) und Schiene (SPNV), in Deutschland zeigt deutlich: Bei Fortschreibung der aktuellen öffentlichen Finanzierungsmittel wird der ÖPNV im Jahr 2030 um rund 11 Mrd. EUR unterfinanziert sein. Um die bestehende Lücke zu schließen, werden der ÖSPV dann zusätzliche 7,8 Mrd. EUR und der SPNV weitere 6,8 Mrd. EUR benötigen. Davon sind für ÖSPV und SPNV zusammen nur 3,7 Mrd. EUR durch die Fortschreibung der heutigen Mittel gedeckt. „Diese Zahlen unterstreichen eindringlich, dass eine Veränderung der Finanzierungsarchitektur des SPNV und ÖSPV zwingend notwendig ist“, sagt Susanne Henckel, Präsidentin des Bundesverbands SchienenNahverkehr, dem Dachverband der Aufgabenträger, die den SPNV in Deutschland bestellen und organisieren. „Ohne eine nachhaltige Ausstattung des SPNV mit den für Ausbau und Modernisierung notwendigen Mitteln, werden eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 und die zum Erreichen der Klimaziele notwendige Verkehrswende nicht möglich sein.“

#### **Neue Finanzarchitektur Voraussetzung für Verkehrswende**

Wie die neue Finanzierungsarchitektur für die Schiene aussehen soll, hat der Bundesverband SchienenNahverkehr in seinen Forderungen „Fünf Eckpunkte für eine konsequente Stärkung des klimafreundlichen Verkehrsmittels Bahn in der nächsten Legislaturperiode des Deutschen Bundestages“ formuliert. Zur langfristigen Finanzierung vorgeschlagen werden drei Säulen:

- Verstetigung der jährlichen Erhöhung der Regionalisierungsmittel;
- Abschaffung von fehlsteuernden Subventionen, wie z.B. dem Dienstwagenprivileg, und das Erschließen neuer Finanzierungsquellen, wie die Einführung einer Pkw-Maut, sowie die Verwendung dieser Mittel nach dem Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“;

- Einrichtung eines Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild zur nachhaltigen Finanzierung der Schiene in Deutschland.

Diese Forderungen werden durch die Gutachter des VDV bestätigt. Auch die gestern vorgestellte Studie kommt zu dem Schluss, dass die Abschaffung von Subventionen und die Erschließung neuer Mittel notwendig sind, um den SPNV in Zukunft zu finanzieren. Genannt werden unter anderem die Aufhebung des Dienstwagenprivilegs, die Anpassung der Energiesteuer für Diesel, eine intensivere Parkraumbewirtschaftung, die Einführung einer Pkw-Maut und der Abbau der Pendlerpauschale.

### **Umsteuern in der nächsten Legislaturperiode notwendig**

„Wichtig ist, dass diese Mittel über einen Infrastrukturfonds so verteilt werden, dass umweltfreundliche Mobilität gezielt gefördert wird“, so Henckel weiter. „Nur mit einer konsequenten Umsteuerung wird es möglich, das Angebot des SPNV so auszubauen, dass dieser für immer mehr Menschen zur attraktiven Alternative zum eigenen Auto wird. Wir brauchen eine leistungsfähige Infrastruktur auf denen wir deutlich höhere Kapazitäten für die Fahrgäste bestellen können, attraktive Bahnhöfe auch in der Fläche und den Deutschlandtakt für zuverlässige Verbindungen und einfaches Umsteigen.“

### **Integriertes Gesamtsystem für die Fläche gefordert**

Darüber hinaus verdeutlicht die Studie, dass für eine Stärkung des ÖPNV insbesondere auch in der Fläche die Entwicklung von integrierten, intermodalen Angeboten notwendig ist. Sie greifen die konkrete Lebenswirklichkeit der Menschen auf und verknüpfen diese Angebote mit dem SPNV und ÖSPV. „Die geplanten Fahrgaststeigerungen im SPNV sind nur zu erreichen, wenn wir systematisch daran arbeiten, ein Angebot an Zubringern über die Straße zu etablieren, die so attraktiv sind wie der Individualverkehr“, so Henckel weiter. „Das gilt vor allem für den ländlichen Raum. On-Demand-Verkehre wie Rufbusse oder Sharing-Angebote für die letzte Meile zu entwickeln, wird eine wichtige Zukunftsaufgabe sein. In der nächsten Legislaturperiode wird sich entscheiden, ob es uns gelingt, die richtigen Maßnahmen für die auch klimapolitisch notwendige Verkehrswende zu ergreifen. Insofern kommt die heute vom VDV vorgestellte Studie genau zur richtigen Zeit.“

---

Der Bundesverband SchienenNahverkehr vertritt die Interessen aller 27 Aufgabenträger Deutschlands, die von den Bundesländern mit der Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) betraut wurden.

Wir gestalten Mobilität und organisieren die Vernetzung zwischen unseren Mitgliedern und der Branche. Wir beraten Politik, Öffentlichkeit, Verbände, Verkehrsunternehmen und Industrie. Wir stärken das nachhaltige Bahnsystem und setzen alle Räder im SchienenNahverkehr in Bewegung, um die Verkehrswende zu verwirklichen.

**Ansprechpartnerin für die Presse:**  
**Bundesverband SchienenNahverkehr**

Renate Bader  
Pressesprecherin  
Wilmsdorfer Str. 50/51  
10627 Berlin-Charlottenburg

Tel.: +49 30 81 61 60 99-4  
Mobil: +49 152 51 07 08 68  
[bader@schienennahverkehr.de](mailto:bader@schienennahverkehr.de)  
[www.schienennahverkehr.de](http://www.schienennahverkehr.de)