



Pressemitteilung

Berlin, 21.05.2026

Finanzierungsdiskussion braucht aktuellere Zahlen zur Mittelverwendung

Die Verwendungsnachweise 2019 belegen, dass die Bundesländer die Regionalisierungsmittel zweckentsprechend ausschöpfen. Zugleich fehlen aktuelle Datengrundlagen und ein auskömmliches Finanzierungskonzept für den Schienenpersonennahverkehr.

Aus dem Bericht der Bundesregierung über die Verwendung der Regionalisierungsmittel in 2019 geht hervor, dass die Länder diese zweckentsprechend verwenden und mit 98 % nahezu vollständig ausgegeben haben. Die Ausgaben für Infrastrukturinvestitionen wurden seit 2016 verdoppelt und haben 2019 bereits einen Anteil von circa 10 %. Etwa 75 % der gesamten Ausgaben fließen in die SPNV-Bestellungen.

Der nahezu vollständige Einsatz der Regionalisierungsmittel hilft zwar, in Zukunft die Diskussionen um etwaige Reste der Regionalisierungsmittel bei einzelnen Ländern zu versachlichen. Zugleich handelt es sich um inzwischen veraltete Zahlen, die wichtige Entwicklungen und massive Kostensteigerungen der vergangenen Jahre außer Acht lassen und keine durchgängige Auswertung der Ausgaben ermöglichen. Es braucht daher eine zügigere Bereitstellung und Auswertung der Verwendungsnachweise, hier muss der Bund schneller werden.

„Die großen Kostenentwicklungen von Infrastruktur, Energie, Personal und Material seit der Corona-Pandemie und dem Ukrainekrieg sind im vorliegenden Bericht noch nicht enthalten. Der Verwendungsnachweis 2019 ist die einzige öffentliche Quelle und eine sieben Jahre alte Darstellung der Ausgaben, und damit nicht mehr aktuell. Wir brauchen schnell die Aufbereitung und Analyse der Folgejahre bis 2024 und damit eine nachvollziehbare Datenbasis,“ betont Peter Panitz, Präsident des Bundesverbands SchienenNahverkehr.

Länder und Aufgabenträger schöpfen die zur Verfügung stehenden Mittel aus. Um das SPNV-Angebot in bestehendem Umfang erhalten und aktuelle sowie künftige Kostensteigerungen auffangen zu können, braucht es aber weiterhin eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel.

Diese Forderung erfolgt auch vor dem Hintergrund des Urteils des Europäischen Gerichtshofs zur sog. „SPNV-Trassenpreisbremse“, die das Gericht im März 2026 für europarechtswidrig erklärt hat. Infolge des Urteils sind die Länder und Aufgabenträger bereits rückwirkend für 2025 und 2026 mit höheren Trassenentgelten konfrontiert, die nur über ebenfalls höhere Zuweisungen von Regionalisierungsmitteln getragen werden können. Hier schätzen die Länder den Mehrbedarf rückwirkend ab 2025 auf rund 400 Millionen Euro pro Jahr.

„Der SPNV in Deutschland sichert täglich die Mobilität von Millionen Menschen, ist aber zugleich einem enormen Kostendruck ausgesetzt. Dieser hat sich mit dem EuGH-Urteil nochmal verschärft. Aktuelle geopolitische Krisen und Entwicklungen wirken sich auch auf die Ausgaben im Regionalverkehre aus und erfordern in Summe ein entschiedenes Handeln der Politik mit Priorisierung des SPNV,“ fordert Peter Panitz.

Der Bundesverband SchienenNahverkehr vertritt die Interessen aller 26 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.

Ansprechpartner für die Presse:

Bundesverband SchienenNahverkehr

Marie Godemann
Pressesprecherin

Marienstr. 18
10117 Berlin-Mitte

Tel.: +49 151 42 08 00 46

presse@schienennahverkehr.de
www.schienennahverkehr.de