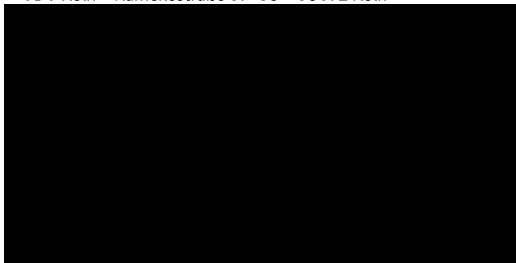


VDV Köln Kamekestraße 37–39 50672 Köln



Hauptgeschäftsführer



**Vertragsverletzungsverfahren Nr. (2022)2100 und (2022)2101 –
drohende Auswirkungen auf das Eisenbahnnetz in der Fläche**

6. Juli 2026



die seit 2022 laufenden Vertragsverletzungsverfahren Nr. (2022)2100 und (2022)2101 zur Anwendung der Richtlinien 2016/798/EU und 2016/797/EU haben aus Sicht des VDV erhebliche strukturelle Bedeutung für den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur in der Fläche. Je nach Ausgang der Verfahren könnten insbesondere nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturen in Deutschland mit erheblichen zusätzlichen Anforderungen belastet werden. Dies würde die Wirtschaftlichkeit zahlreicher Strecken gefährden und im schlimmsten Fall Stilllegungen oder eine deutliche Verteuerung des Betriebs nach sich ziehen.



**Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.**

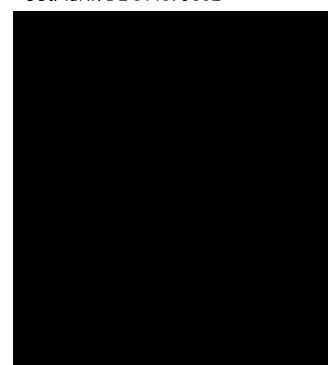
Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
T +49 221 57979-0
E info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und
Bundesregierung: R001242

EU-Transparenzregister
50254292140-86

USt.-IdNr. DE 814379852



Wir halten es daher für zwingend erforderlich, dass sich das Bundesministerium für Verkehr in den laufenden Verfahren, die derzeit erneut an Aktualität gewinnen, gegenüber der Europäischen Kommission weiterhin mit Nachdruck für den Erhalt des derzeitigen Status quo einsetzt. Aus Sicht des VDV muss dabei insbesondere gesichert werden, dass auch künftig breite und sachgerechte Ausnahmen von der Zuordnung zum übergeordneten Netz möglich bleiben. Die in Deutschland bestehende Struktur lokaler Eisenbahninfrastruktur, die oft von nichtbundeseigenen Eisenbahnen betrieben wird, ist ein wesentlicher Baustein für den Schienenpersonennahverkehr, den Schienengüterverkehr und die regionale Erschließung in der Fläche.

Der mit einer Zuordnung zum übergeordneten Netz verbundene Aufwand wäre für viele lokal und regional agierende NE-Eisenbahninfrastrukturunternehmen personell, organisatorisch und finanziell kaum leistbar. Zusätzliche Anforderungen etwa an Sicherheitsmanagementsysteme, Genehmigungsprozesse, Dokumentation, Instandhaltung und Investitionen würden erhebliche Mehrkosten auslösen. Ohne einen entsprechenden finanziellen Ausgleich bestünde die konkrete Gefahr, dass einzelne Infrastrukturen nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden können. Dies hätte unmittelbare Folgen für die betroffenen Regionen, die verladende Wirtschaft und die Aufgabenträger des SPNV.

In den bisherigen Vertragsverletzungsverfahren konnten negative Auswirkungen durch die enge fachliche Abstimmung zwischen Bund und Ländern offenbar weitgehend vermieden werden. Der VDV begrüßt dies ausdrücklich. Zugleich gehen wir davon aus,

dass der Bund die gemeinsam erarbeitete Position weiterhin konsequent, vehement und auch auf Leitungsebene gegenüber der Europäischen Kommission vertritt.

Sollte es im Ergebnis der Vertragsverletzungsverfahren dennoch dazu kommen, dass von NE-EIU betriebene Strecken in größerem Umfang dem übergeordneten Netz zugeordnet werden, wäre aus Sicht des VDV ein umfassender finanzieller Ausgleich für die betroffenen Unternehmen zwingend erforderlich. Dies beträfe sowohl den entstehenden Einmalaufwand, beispielsweise für die erstmalige Erstellung von Sicherheitsmanagementsystemen und Genehmigungsverfahren, als auch dauerhaft höhere Aufwendungen für Betrieb, Instandhaltung, Neu- und Ausbau. Gebührenbelastungen, etwa für Sicherheitsgenehmigungen, müssten in diesem Zusammenhang ebenfalls vermieden oder ausgeglichen werden.

Unabhängig vom Ausgang der Verfahren zeigt sich an dieser Stelle erneut die grundsätzliche finanzierungsrechtliche Ungleichbehandlung zwischen Eisenbahnen des Bundes und nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Öffentliche Eisenbahninfrastruktur dient der Daseinsvorsorge und steht allen Zugangsberechtigten diskriminierungsfrei zur Nutzung offen – unabhängig von der Eigentümerstruktur des jeweiligen Infrastrukturunternehmens. Aus Sicht des VDV müssen NE-EIU daher bei der öffentlichen Finanzierung ihrer Infrastruktur den EdB-EIU gleichgestellt werden. Erforderlich sind hinreichende, verlässliche und mit den Instrumenten für die bundeseigene Infrastruktur vergleichbare Finanzierungsinstrumente für Unterhalt, Ersatzinvestitionen, Neu- und Ausbau der NE-Infrastruktur.

Der VDV steht dem Bundesministerium für Verkehr jederzeit für einen fachlichen Austausch sowie zur Unterstützung auch auf europäischer Ebene zur Verfügung. Gerne bringen wir die Perspektive der betroffenen Unternehmen und die praktische Erfahrung aus dem Betrieb der NE-Infrastruktur in weitere Gespräche mit Bund, Ländern oder der Europäischen Kommission ein.

Abschließend schlagen wir vor, den Erhalt und die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur in der Fläche – sowohl bei den Eisenbahnen des Bundes als auch bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen – zu einem Schwerpunkt eines der kommenden Gespräche mit Ihnen zu machen.

