



18. Februar 2026

Wir lieben  
EUROPA



*We love Europe  
Nous aimons l'Europe  
Noi amiamo l'Europa  
Kochamy Europe*

[www.vdv.de/wirliebeneuropa](http://www.vdv.de/wirliebeneuropa)

auch auf diesem Wege bedanke ich nochmals sehr herzlich für das gemeinsame Gespräch am 28. Januar 2026 in Ihrem Büro und freue mich auf den weiteren Austausch. Unter anderem hatten wir Ihnen eine Übersicht über unsere aktuellen Branchenthemen zugesagt, die wir beiliegend kurz zusammengefasst haben. Im Kern denken wir dabei in diesem Jahr insbesondere an den im Koalitionsvertrag vereinbarten ÖPNV-Modernisierungspakt und auch die Reform der Trassenpreissystematik. Beide Initiativen wurden von der Bundesregierung bislang leider nicht gestartet.

Zugleich ist es sicher auch wichtig, dass wir diese und andere Themen in den kommenden Wochen und Monaten breiter diskutieren. Denn dabei geht es sicher nicht nur um attraktivere Angebote mit Bussen und Bahnen im Nah- und Eisenbahnverkehr. Vielmehr brauchen wir in Deutschland eine funktionierende öffentliche Infrastruktur. So war bei den zurückliegenden Landtags- oder Bundestagswahlen zunehmend zu spüren, dass viele Wählerinnen und Wähler, Bürgerinnen und Bürger Wahlentscheidungen mit der Frage verbinden, ob Mobilitätsbedürfnisse gewährleistet sind und damit die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben möglich ist. Zugleich erleben wir auch wieder, dass ein funktionierender Katastrophen- und Zivilschutz oder auch die Sicherung der militärischen Mobilität an Bedeutung gewonnen haben. Auch hierfür bedarf es einer verlässlichen Infrastruktur. Dazu gehört sicher auch, dass wir offener darüber sprechen müssen, dass wir auch in Zukunft eine „Dieselreserve“ in den Betriebshöfen und Depots brauchen. Gemeinsam

Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle  
Kamekestraße 37-39  
50672 Köln  
T 0221 57979-0

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

gerne würde ich mit Ihnen – wie verabredet – in un-  
diesen und anderen Punkten ein gemeinsames In-  
schrift, dem **VDV-Magazin** geben. Ihr Einver-  
h dazu mein Büro mit Ihrem Team in Verbindung

Haltestellen  
Stadtbahn bis Friesenplatz,  
Regionalzüge bis  
Bahnhof Köln West

---

## Die zwei VDV-Kernthemen 2026 im Überblick

---

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren 450.000 Beschäftigten. Zu den Aufgaben des VDV gehören neben der Erarbeitung einheitlicher technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Standards für Busse und Bahnen auch die politische Beratung bzw. Begleitung von Gesetzes- und Verordnungsinitiativen von Bund und Ländern. 2026 stehen dabei zwei Kernthemen im Fokus, die auch im Koalitionsvertrag von Union und SPD festgeschrieben sind, zugleich aber noch nicht gestartet wurden:

- Verabredung eines ÖPNV-Modernisierungspaktes zwischen Bund, Ländern und Kommunen
- Reform der Trassenpreissystematik im Eisenbahnverkehr

### Zum ÖPNV-Modernisierungspakt:

Dabei muss es aus Sicht des VDV insbesondere um die Frage gehen, wie die ÖPNV-Finanzierung für den nötigen Ausbau und die Modernisierung des Nahverkehrs weiter angepasst werden kann. Insbesondere das **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** muss als eine relevante Finanzierungssäule weiterentwickelt werden. Dazu hat das BMV bereits im vergangenen Jahr den Entwurf für eine **4. Änderung des GVFG** vorgelegt, die eine geeignete gesetzliche Basis für den Start des ÖPNV-Modernisierungspaktes bilden kann. Voraussetzung ist jedoch, dass hiermit nicht nur der Förderkatalog für den Bau von Magnetschwebebahnen geöffnet wird, sondern eine echte und vollumfängliche Novellierung vollzogen wird. Dazu gehört insbesondere:

- Streichen des Enddatums 2030 sowie der Nachrangigkeit für die Förderung von Grunderneuerung von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart und der Grunderneuerung von Verkehrswegen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen,
- Streichen des Enddatums 2030 sowie der Nachrangigkeit und von Vorhaben zum Erreichen von Klimazielen,
- Förderung der Digitalisierung und Automatisierung von Verkehrswegen *inklusive* der On-Board-Units in den Fahrzeugen,
- Förderung der Erneuerung und Ertüchtigung öffentlicher Schutzräume (nicht nur Neubau); finanziert aus Mitteln des Bundesministeriums des Innern im Rahmen der Bereichsausnahme und damit *nicht* zulasten des Verkehrsetats,
- Erhöhung der jährlichen Dynamisierungsrate von heute 1,8 % und Kopplung an einen Kostenindex für Baupreise, um die steigenden Kosten für den Bau der Verkehrsinfrastruktur auszugleichen.

Ein solches Programm als Auftakt für den ÖPNV-Modernisierungspakt fände die volle Unterstützung der Branche und sicher auch der Kommunen.

Wie hoch der **Finanzierungsbedarf für den ÖPNV** in Deutschland bis zum Jahr 2040 ist, hat zuletzt das **Gutachten** „Das Deutschlandangebot – Transformationsfahrplan für einen modernen, effizienten und leistungsstarken ÖPNV für alle und überall“ von Ramboll Management Consulting, PwC Deutschland und Intraplan Consult im Auftrag des VDV ermittelt. Das Gutachten wurde im Juni 2025 veröffentlicht. Demnach

müsste der Finanzierungsbeitrag von Bund, Ländern und Kommunen für den ÖPNV im **Szenario „Modernisierung 2040“** um 1,44 Mrd. Euro pro Jahr gesteigert werden. Dieses Szenario umfasst den Abbau des Sanierungsstaus im ÖPNV sowie die vollständige Umsetzung der Antriebswende im Busverkehr und SPNV. Für das **Szenario „Deutschlandangebot 2040“** mit einem echten Ausbau der ÖPNV-Angebote müssten die Finanzmittel um 3,36 Mrd. Euro pro Jahr aufgestockt werden. Kernbestandteile sind im „Deutschlandangebot“ ein umfassender Angebotsausbau mit gleichwertiger Mobilität in *allen* Regionen, die deutliche Verbesserung von Quantität und Qualität, die vollständige Umsetzung des Deutschlandtakts im Bahnverkehr und eine Taktverdichtung des Bus- und Stadtbahnangebots auf den Standard in der Schweiz und in Österreich. Das Gutachten prognostiziert für das Szenario „Deutschlandangebot 2040“ einen Fahrgastwachstum von mindestens 30 Prozent.

### Zur Reform der Trassenpreissystematik im Eisenbahnpersonen- und Schienengüterverkehr

**Trassenpreise** sind vor rund 30 Jahren mit der damaligen Bahnreform eingeführt worden. Es sind Gebühren, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlen muss, wenn es die Schienenwege eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens nutzt. Seither stellen Trassenpreise im Schienengüter- und Eisenbahnpersonenverkehr eine Kostenbelastung dar, zumal in Deutschland – im Gegensatz zu zahlreichen anderen europäischen Staaten – das deutlich belastendere Vollkostensystem der Trassenbepreisung genutzt wird. So sind erhebliche Anteile der Betriebskosten bei vielen Eisenbahnverkehrsunternehmen inzwischen allein auf die Trassenentgelte zurückzuführen. Je nach Kunde und Destination können die Trassenkosten – beispielsweise im Güterverkehr – einen **Anteil von bis zu 20 Prozent an den Frachtpreisen** ausmachen. Eigenkapitalerhöhungen, die der Bund in den vergangenen Jahren für die DB InfraGO (vormals DB Netz) beschlossen hat, verschärften die Situation in der Vergangenheit immer wieder.

Die Systematik bedarf somit dringend einer Anpassung. Oberstes Ziel muss es dabei sein, dass sowohl die Güterbahnen als auch die Eisenbahnen im Personenverkehr wettbewerbsfähig bleiben können.

Vor dem Hintergrund sind im VDV **zwei Modellvorschläge** entwickelt worden, die Lösungswege zeigen, wie man den Teufelskreis aus ständig und überproportional steigenden Trassenpreisen durchbrechen könnte (vgl. Schaubild).

Um eine solche „**Reform des Trassenpreissystems**“ - für die Unternehmen hinreichend planbar -

wirksam werden zu lassen, sind im Übrigen auch die zeitlichen Abläufe zu berücksichtigen. Bereits Anfang Oktober 2025 hat die DB InfraGO, wie regulatorisch vorgegeben, den Antrag für die Entgelte 2027 vorgelegt. Die Erfahrungen der letzten Monate haben gezeigt, dass eine „Hängepartie“ bis kurz vor dem Fahrplanwechsel der Branche nicht gut tut. Daher sollte der Gesetzgeber rechtzeitig vor der Sommerpause 2026 Fakten geschaffen und der Branche Planungssicherheit gegeben haben.

Bis zu einer Neujustierung bedarf es darüber hinaus einer **Fortschreibung der Trassenpreisförderung im Bundeshaushalt**.

