



---

**Gastbeitrag Dr. Steffen Meyer**

**Seite 2**

Für einen erfolgreichen Verkehrssektor

---

**Eisenbahnverkehr**

**Seite 5**

Korridorsanierung statt kleiner Reparaturen

---

**ÖPNV-Finanzierung**

**Seite 3**

Studie zum Finanzierungsbedarf bis 2040

---

**Sicherheit**

**Seite 6**

Sicherheit (Security) im Öffentlichen Personenverkehr gewährleisten

---

**Eisenbahninfrastruktur**

**Seite 4**

Finanzierung weiterentwickeln

---

**Impressum**

**Seite 7**

Ihre Ansprechpartner beim  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

## Gastbeitrag: Für einen erfolgreichen Verkehrssektor

Unsere Straßen, Schienen, Wasserstraßen und die Verkehre darauf bilden das Rückgrat der deutschen Wirtschaft und ermöglichen Millionen von Menschen gesellschaftliche Teilhabe. Um dies auch in Zukunft sicherzustellen, investiert die Bundesregierung massiv in die Modernisierung und in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Allein von 2025 bis 2029 stellen wir hierfür 167 Mrd. Euro bereit. Dank des Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) stärken wir die Planungssicherheit und können ein hohes Investitionsniveau auch nach Ende der laufenden Legislaturperiode ermöglichen.

Die notwendigen Mittel stehen also zur Verfügung, die Investitionsbedarfe sind hoch. Daher ist es richtig, dieses Zeitfenster zur Generalsanierung des Schienennetzes zu nutzen. Dabei achten wir, wie in allen Bereichen des SVIK, auf transparenten und effektiven Mitteleinsatz. Dafür setzen wir ein ziel- und wirkungsorientiertes Monitoring auf. Die zusätzlichen Mittel dürfen schließlich nicht durch Preissteigerungen aufgezehrt werden.

Für spürbare Verbesserungen braucht es aber auch weniger Bürokratie und schnellere Planungen. Mit der Modernisierungsagenda und dem Infrastrukturzeitungsgesetz hat die Bundesregierung bereits wichtige Vorhaben auf den Weg gebracht. Um schneller zu planen und zu bauen, müssen nun Beteiligte auf allen föderalen Ebenen und in der Branche mit anpacken.

Aus meinen Gesprächen mit Expertinnen und Experten aus der Verkehrsbranche weiß ich, dass der Nahverkehr sich unweigerlich einer Reihe an

Herausforderungen gegenüber sieht: hohe Kosten für Personal und Energie, Fachkräftemangel, aber auch die Umstellung auf alternative Antriebe und die Digitalisierung in sämtlichen Unternehmensbereichen.

Der Bund steht auch hier zu seiner Verantwortung: Neben den bis 2031 festgelegten und jährlich steigenden Regionalisierungsmitteln profitiert die Branche von Bundesmitteln über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das Investitionsgesetz Kohleregionen, Förderungen für Busse mit alternativen Antrieben und auch weiterhin von Steuervergünstigungen (wie dem reduzierten Mehrwertsteuersatz) und Ausgleichsleistungen für Fahrgeldausfälle (z.B. Beförderung Schwerbehinderter). Nicht zuletzt haben wir gemeinsam mit den Ländern das Deutschlandticket bis 2030 finanziell abgesichert – in der Erwartung, dass durch die langfristige Planbarkeit zusätzliche Kunden- und Effizienzpotenziale gehoben werden.

Die Voraussetzungen sind da. Lassen Sie uns jetzt gemeinsam ein modernes Verkehrsangebot gestalten, das für alle funktioniert.



**Dr. Steffen Meyer**  
Staatssekretär im  
Bundesministerium der  
Finanzen

# ÖPNV: Studie zum Finanzierungsbedarf bis 2040

„Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs werden Bund und Länder die ÖPNV-Finanzierung auf eine neue gesetzliche Grundlage stellen und einen Modernisierungspakt starten.“ So lautet der zentrale Satz zur weiteren Stärkung der Angebote mit Bussen und Bahnen im Koalitionsvertrag von Union und SPD. Auch auf EU-Ebene wird immer wieder betont, dass die Mitgliedstaaten in eine Modernisierung und den Ausbau des ÖPNV investieren sollen. Von 2026 bis 2032 stehen hierfür zusätzliche Mittel aus dem „Klima-Sozialfonds“ bereit. Die Fördergelder in Höhe von europaweit insgesamt 65 Mrd. Euro sollen auf Wunsch der EU-Kommission auch für den Öffentlichen Verkehr genutzt werden.

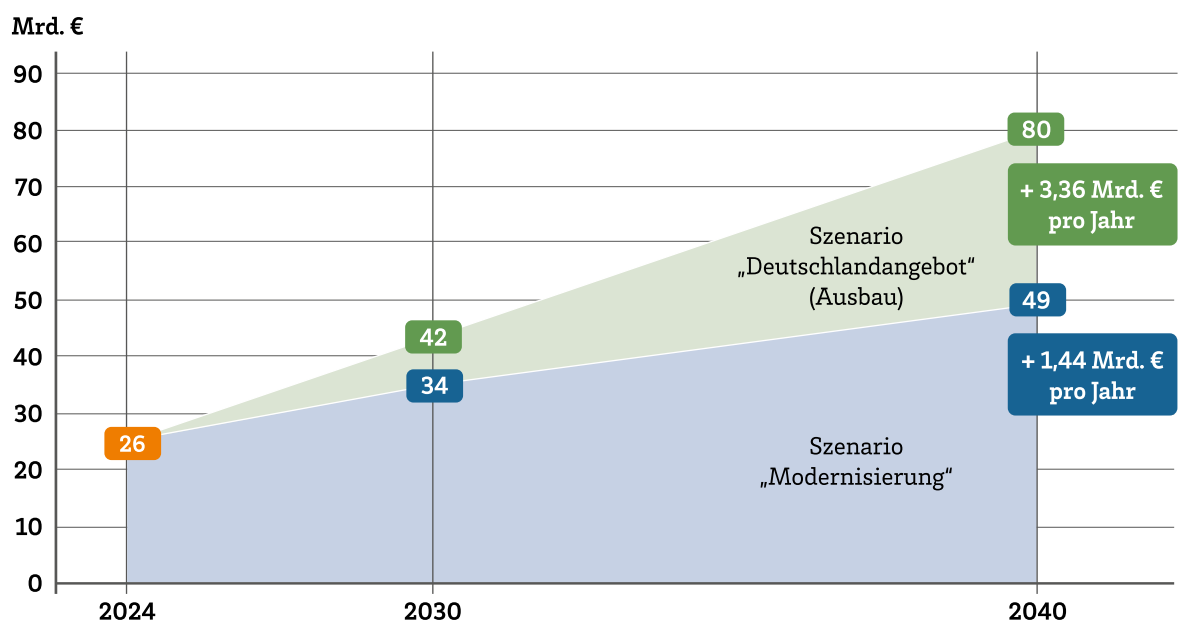
Wie hoch der Finanzierungsbedarf in Deutschland ist, hat das Gutachten „Das Deutschlandangebot – Transformationsfahrplan für einen modernen, effizienten und leistungsstarken ÖPNV für alle und

überall“ von Ramboll Management Consulting, PwC Deutschland und Intraplan Consult untersucht. Demnach müsste der Finanzierungsbeitrag von Bund, Ländern und Kommunen für den ÖPNV im Szenario „Modernisierung“ um 1,44 Mrd. Euro pro Jahr gesteigert werden. Für das Szenario „Deutschlandangebot“ mit einem 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“ und eine Taktverdichtung des Bus- und Stadtbahnangebots nach dem Vorbild der Schweiz und Österreichs. Das Gutachten prognostiziert im Ergebnis ein Fahrgastwachstum von mindestens 30 Prozent.

**Quelle:**  
Gutachten „Das Deutschlandangebot – Transformationsfahrplan für einen modernen, effizienten und leistungsstarken ÖPNV für alle und überall“, hrsg. v. Ramboll Management Consulting, PwC Deutschland und Intraplan Consult im Auftrag des VDV im Juni 2025

**Finanzierungsbedarf\* in den Szenarien „Modernisierung“ und „Deutschlandangebot“ (Ausbau) bis 2040 im Überblick**



\* Beim Finanzierungsbedarf handelt es sich um die ÖPNV-Finanzierung von Bund, Ländern und Kommunen.

# Eisenbahninfrastruktur: Finanzierung weiterentwickeln

Eisenbahninfrastrukturen werden in Deutschland sowohl von den Infrastrukturunternehmen der DB-Gruppe als auch von den nichtbundeseigenen Eisenbahnen betrieben. So entfallen von den gut 39 000 km Eisenbahnnetz rund 15 Prozent auf NE-Bahnen (5 900 km).

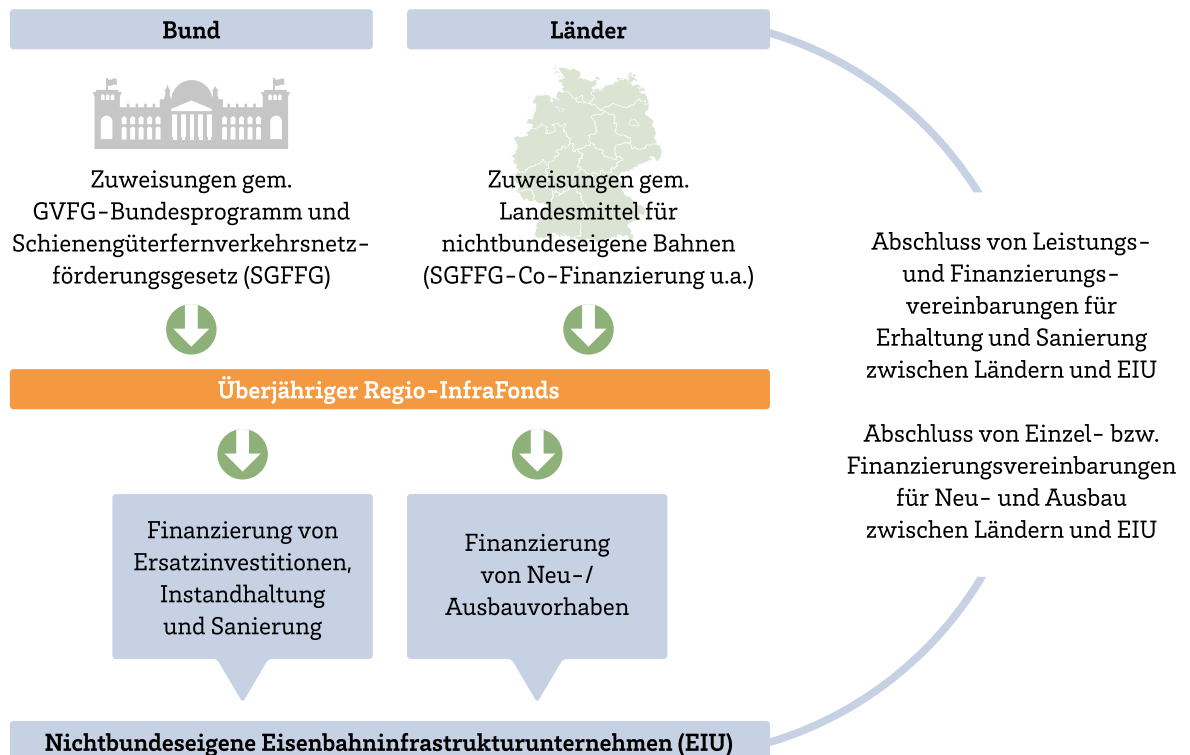
Auch wenn die Infrastrukturen gleiche Funktionen erfüllen, unterscheidet sich ihre Finanzierung fundamental. Zwar haben sich die Finanzierungsbedingungen für die nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen verbessert, dennoch bestehen nach wie vor erhebliche Nachteile gegenüber den bundeseigenen Infrastrukturunternehmen – bei gleichzeitig wachsenden Bedarfen.

Eine Weiterentwicklung der Finanzierungsstrukturen ist somit dringend geboten. Erste Vorschläge dazu hat 2022 die Beschleunigungskommission Schiene der Bundesregierung gemacht. Dazu gehört eine Einbeziehung von NE-Infrastrukturen in eine neu zu entwickelnde, überjährige und stabile Finanzierungsarchitektur. Die Einrichtung eines solchen bundesweiten und überjährigen NE-Infrastrukturfonds oder auch Regio-InfraFonds sollte dringend festgeschrieben werden.

**Quelle:**

Positionspapier  
„Weiterentwicklung  
der Finanzierung  
der nichtbundesei-  
genen Eisenbahnin-  
frastruktur in  
Deutschland“, hrsg.  
von VDV im April  
2024

**Vorschlag für einen Regio-InfraFonds im Überblick**



# Eisenbahnverkehr: Korridorsanierung statt kleiner Reparaturen

Seit 2024 werden ausgewählte Streckenabschnitte im deutschen Schienennetz grundsaniert. Das betrifft Schwellen und Schotter, Gleise und Weichen, Signale und Stellwerke oder auch Oberleitungen und Bahnhöfe. Im Ergebnis soll der Eisenbahnverkehr damit pünktlicher und leistungsfähiger werden. Enden soll die Korridorsanierung 2036 mit der Verbindung Flensburg – Hamburg.

Die im September 2025 veröffentlichte Reihung der Sanierungen und Bauvorhaben schafft aus Sicht des VDV wichtige Planungssicherheit für die gesamte Branche und die Bauwirtschaft. Durch die Kopplung der Sanierungsarbeiten an die Laufzeit des Sondervermögens bis 2036 ergibt sich die Chance, Kostensteigerungen zu begrenzen sowie die finanziellen Mittel gezielter und effizienter einzusetzen. Zudem werden Belastungsspitzen reduziert.

Zugleich sind jedoch wesentliche Fragen weiterhin ungeklärt. So ist von zentraler Bedeutung, dass vor einer neuen Streckensanierung Umleiterstrecken hinreichend ertüchtigt werden. Auch die Sperrkonzepte müssen am Einzelfall überprüft werden, sodass einzelne Bedienungen von Gleisanschlüssen durchgeführt werden können.

Die drängendste Frage ist jedoch, wie die zusätzlichen betrieblichen Kosten für Eisenbahnverkehrsunternehmen minimiert und aufgefangen werden können. Ferner muss sichergestellt werden, dass nach Abschluss einer Sanierung mindestens fünf Jahre Baufreiheit gewährleistet wird.

Die Korridorsanierungen müssen ein „Lernendes System“ sein, das stetig weiterentwickelt wird.

## Quellen:

VDV-eigene Darstellung;  
Generalsanierung Hochleistungsnetz, hrsg. v. DB InfraGO AG im Sept. 2025

## Zentrale Maßnahmen für eine erfolgreiche Sanierung hochbelasteter Streckenabschnitte im Schienennetz 2026, 2027 und die Folgejahre\*

- Folgekosten der Sanierung, bspw. für Schienenersatzverkehre berücksichtigen
- Regelwerke und Vorschriften an Situation anpassen
- Sanierung für Umsetzung verbindlicher Standards nutzen (bspw. ETCS)
- Umleiterstrecken ertüchtigen und bereit stellen
- Umfassende Kommunikation mit der Branche über Sperrungen
- Sperrkonzepte im Einzelfall prüfen und anpassen
- Kapazitäten auf Umleiterstrecken mit der Branche bemessen und Nutzung regeln
- Mind. fünf Jahre Baufreiheit nach Sanierung gewährleisten



\* Eine vollumfängliche Übersicht über die Streckenabschnitte und Bauvorhaben bis 2036 steht auf <https://bauprojekte.deutschebahn.com> bereit.

## Sicherheit (Security) im Öffentlichen Personenverkehr gewährleisten

Die Gewährleistung von Sicherheit (Security) gehört im Öffentlichen Personenverkehr zu den wesentlichen Produktversprechen – für Fahrgäste und gleichermaßen für Beschäftigte. Zugleich können Verkehrsunternehmen Fahrgäste sowie das Fahr- und Zugbegleitpersonal in den Fahrzeugen, an Bahnhöfen oder an Haltestellen nicht allein vor Angriffen, Bedrohungen oder Belästigungen schützen. Dazu bedarf es vielmehr einer deutlich stärkeren Unterstützung durch die Polizei und Ordnungsbehörden, Änderungen im Strafrecht oder auch einer stärkeren Finanzierung des Öffentlichen Personenverkehrs durch Bund und Länder.

Kurzfristig muss aus Sicht des VDV insbesondere die aktuelle Gesetzesinitiative zur Änderung des Strafgesetzbuches dafür genutzt werden, dass nicht nur für Hilfeleistende der Feuerwehr oder von Rettungsdiensten eine Stärkung des strafrechtlichen Schutzes bei Angriffen festgeschrieben wird, sondern der neue Schutzbereich auf das Fahr-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal im Öffentlichen Personenverkehr ausgeweitet wird.

Darüber hinaus kann eine stärkere Förderung der Sanierung und Modernisierung von Bahnhöfen, Haltestellen und auch des unmittelbaren Umfeldes einen Beitrag leisten, das Sicherheitsgefühl zu verbessern. Oft waren in den vergangenen Jahren die dafür bereitstehenden Haushaltstitel im Bundeshaushalt jedoch von Kürzungen betroffen. Ein weiterer Beitrag kann mit Aufenthaltsräumen für Personengruppen in sozialen Problemlagen geleistet werden, die außerhalb des Nah- und Eisenbahnverkehrs bereitgestellt werden. Sinnvoll ist es ferner, dass die Speicherdauer von Videoaufzeichnungen in Bussen und Bahnen sowie an den Haltestellen und Bahnhöfen verlängert wird.

Für eine sichere und möglichst einfache Kontrolle der Deutschlandtickets ohne Personalausweis ist schließlich die konsequente Umsetzung einer digitalen und flächendeckenden Lösung zu empfehlen. Dazu ist es notwendig, dass die Deutschlandtickets, die schon heute rein digital auf Smartphones existieren, als Kontrollstandard einen kopiergeschützten Barcode enthalten. Die entsprechende Technologie dazu liegt vor und wurde von der Branche selbst entwickelt.

### Quelle:

VDV-eigene Darstellung auf Basis des Positionspapieres „Sicherheit (Security) im öffentlichen Personenverkehr“, hrsg. v. VDV im Februar 2025

### Zentrale Maßnahmen für mehr Sicherheit (Security) im Öffentlichen Personenverkehr

- Verlängerung der Speicherfristen von Videoaufzeichnungen auf bis zu 30 Tage (analog zum Bundespolizeigesetz)
- Änderung StGB: Ausweitung des neuen strafrechtlichen Schutzes auf das Fahr-, Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal
- Höhere Förderung für die Modernisierung und Sanierung von Bahnhöfen, Haltestellen und deren Umfeld



- Bundesweite Förderung von flexiblen Linienbedarfsverkehren für die letzte Meile

- Erhalt des Straftatbestands beim „Schwarzfahren“
- Stärkere Sicherheitspartnerschaften mit Polizei, Justiz, Ordnungsbehörden und Sozialträgern und mehr Präsenz
- Bereitstellung von öffentlichen Räumen für Personengruppen in sozialen Problemlagen

## Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband für den Öffentlichen Personen- und den Schienengüterverkehr. Seine rund 700 Mitglieder sind Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträgerorganisationen mit rund 450 000 Beschäftigten. Zu den Aufgaben des VDV gehören die Beratung der Mitgliedsunter-

### **Rahime Algan**

Leiterin Online-Kommunikation  
und Öffentlichkeitsarbeit  
T 030 399932-18 · [algan@vdv.de](mailto:algan@vdv.de)

### **Eike Arnold**

Stellvertretender Pressesprecher  
und Leiter interne Kommunikation  
T 030 399932-19 · [arnold@vdv.de](mailto:arnold@vdv.de)

### **Norbert Mauren**

Leiter Politische Planung,  
Bund-Länder-Koordinierung  
T 030 399932-17 · [mauren@vdv.de](mailto:mauren@vdv.de)

### **Lars Wagner**

Leiter Geschäftsbereich  
Strategie und Kommunikation  
T 030 399932-14 · [wagner@vdv.de](mailto:wagner@vdv.de)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist im „Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung“ registriert. Die Registernummer lautet: R001242

nehmen, der Erfahrungsaustausch innerhalb der Branche und die Erarbeitung einheitlicher technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Standards für Busse und Bahnen. Außerdem vertritt der VDV die Interessen der Unternehmen gegenüber der Politik, Verwaltung, Industrie und anderen Institutionen.

### **Impressum**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)  
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln

### **Herausgeber/Verantwortlich**

Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer

### **Redaktionsleitung**

Norbert Mauren

### **Redaktionelle Mitarbeit**

Dr. Thomas Hilpert-Janßen, Stefan Jurisch, Norbert Mauren, Meinhard Zistel

### **Quellenachweis/Fotos**

Kerstin Groh | Münchner Verkehrsgesellschaft  
mbH (MVG) · Thomas Trutschel/BMF/photothek.de

### **Grafiken**

de-sign-network Andrea Muth/Simone Arndt

### **Redaktionsschluss**

23. Februar 2026

Recherchieren Sie weiter:


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


Schreiben Sie uns:


[hauptstadtbuero@vdv.de](mailto:hauptstadtbuero@vdv.de)

Möchten Sie den VDV-Politikbrief  
per E-Mail erhalten?

[hauptstadtbuero@vdv.de](mailto:hauptstadtbuero@vdv.de)

 [@DieVerkehrsunternehmen](https://www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen)

 [die-verkehrsunternehmen](https://www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen)

 [@vdv\\_verband](https://www.instagram.com/vdv_verband)

 [app.vdv.de](https://www.app.vdv.de)