



Zwischen Kostendruck und Mobilitätsgarantie: Finanzielle Herausforderungen der SPNV- Aufgabenträger

Lars Kieni

Deutscher Nahverkehrstag, 24. Juni, Koblenz

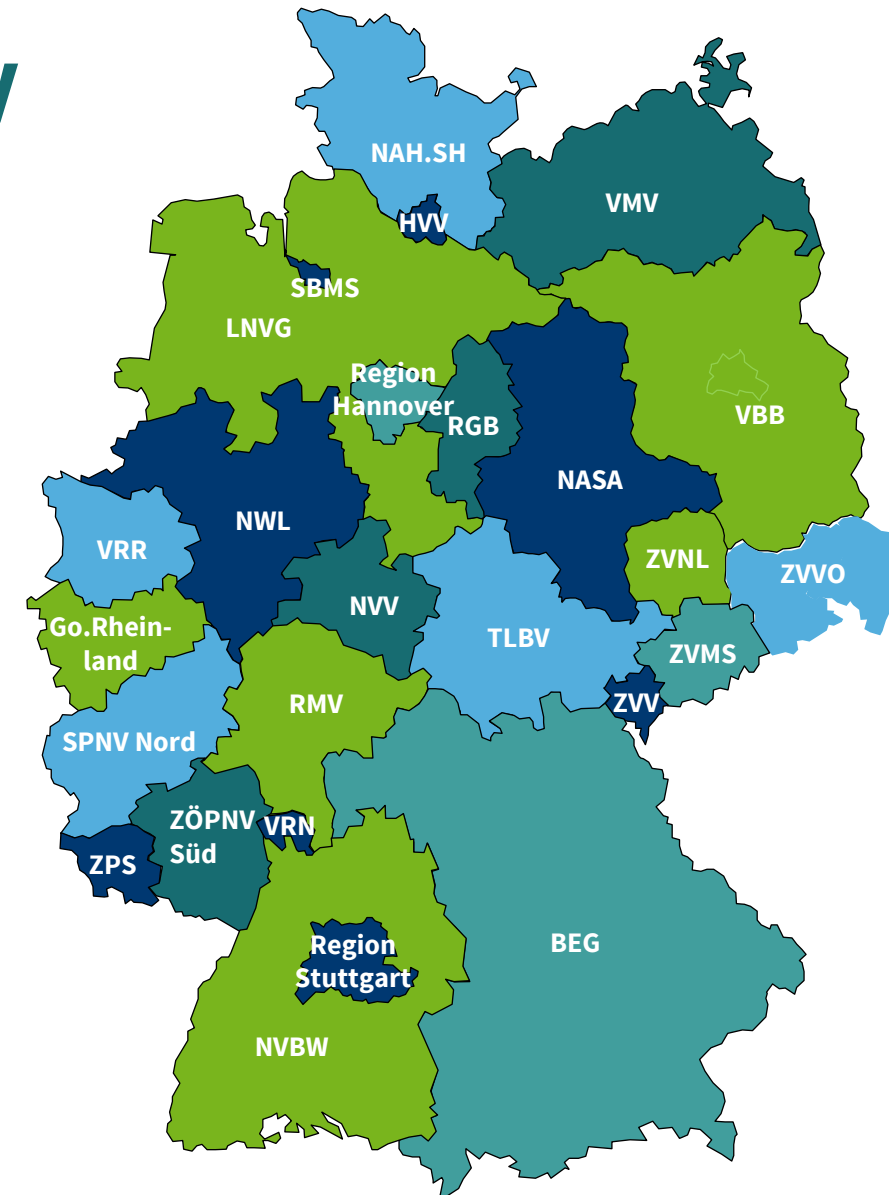
schienennahverkehr.de

Die Bestellerorganisationen des SPNV

Der Bundesverband SchienenNahverkehr

(früher: Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs – BAG-SPNV)

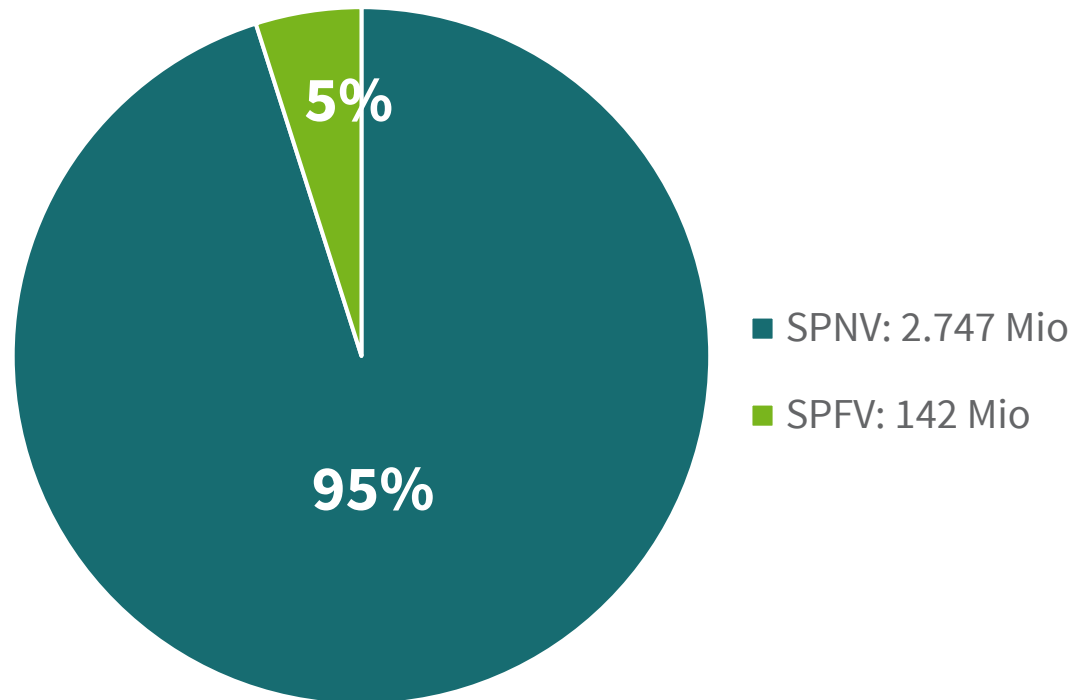
- vertritt als Dachverband die Interessen aller 26 Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Deutschland,
- organisiert den Austausch zwischen den Mitgliedern und nutzt deren Expertise zur Beratung von Politik, Öffentlichkeit, Verbänden, Verkehrsunternehmen und Industrie.



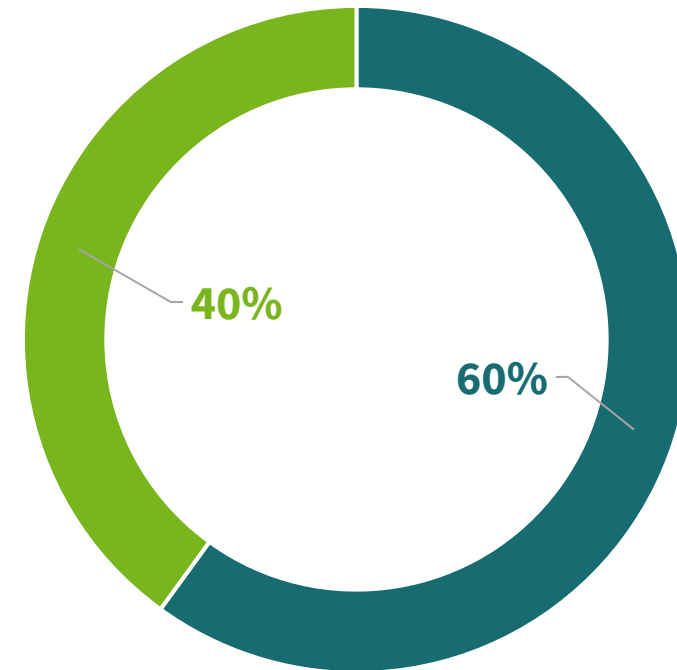
Mitglieder des BSN

SPNV in Zahlen

Anzahl beförderte Personen SPNV und SPFV (2024)



Verteilung der Verkehrsleistung SPNV und SPFV in PKM (2023)

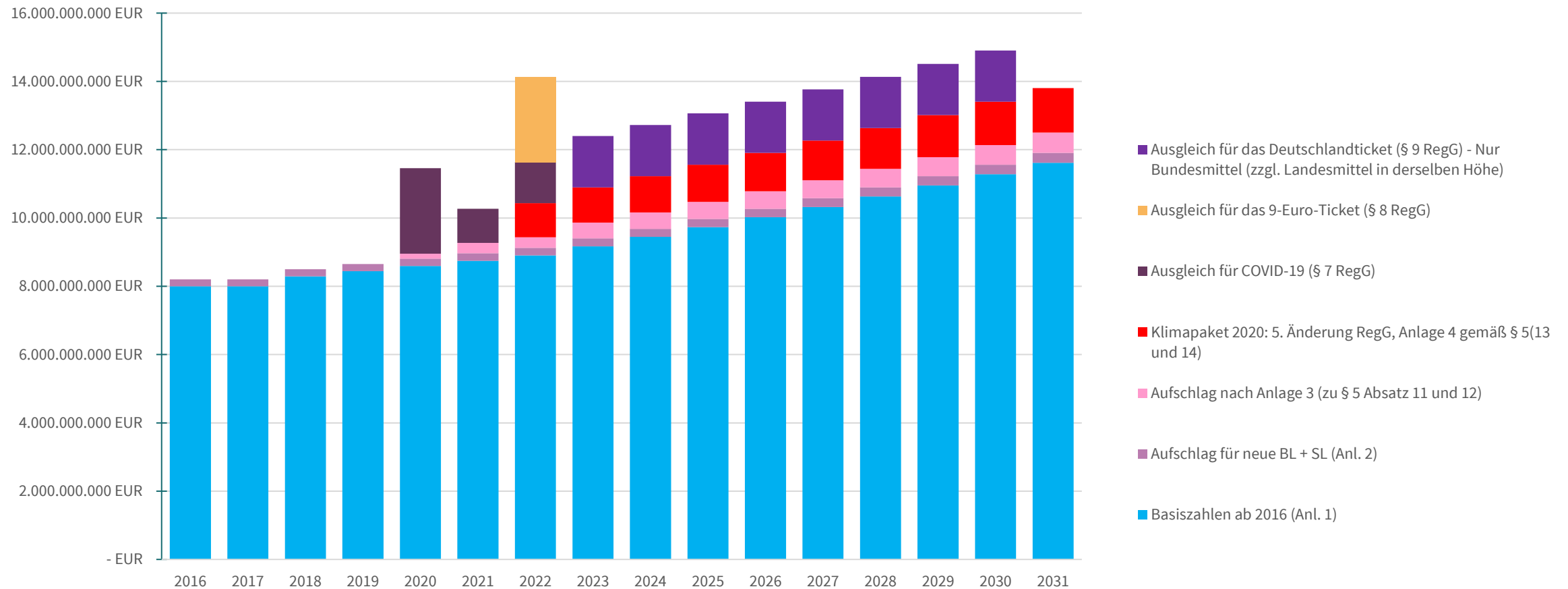


Eigene Darstellung. Datenbasis: Verkehr in Zahlen 2024/2025

Spannungsfelder

- Grundgesetz: SPNV ist Sache der Länder
- Regionalisierungsmittel
- Weitgehend bundeseigene Infrastruktur

Entwicklung der Regionalisierungsmittel



Eigene Darstellung

Systemische Schwächen der Regionalisierungsmittel

- Regionalisierungsgesetz von 1993
- Immer nur fortgeschrieben, kein Anreiz für Angebotsausbau
- Klimabewegung, Pandemie, Ukraine-Krieg, Energiepreiskrise, Schuldenbremse
- Neuster exogener Schock: Deutschlandticket

Fazit: Mismatch zwischen Aufgabenwachstum und Finanzierungslogik

Kostendynamik hat sich qualitativ verändert

- Energie
- Personal
- Infrastruktur
- Verkehrsverträge

Reale Entwicklung und Konsequenzen

- Sehr dynamische Preise, aber nur linear steigende RegMittel
- Sinkende Kaufkraft der vorhandenen Mittel
- Mehrbelastung durch zusätzliche Aufgaben
- Verteilungskonflikte und massiv überzeichnete Förderprogramme

Infrastrukturfinanzierung

- Leistungs- und Finanzierungsverordnungen (LuFV) / LV InfraGO
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG):
 - Läuft nur noch bis 2031
 - Finanziell überzeichnet

Zielkonflikte

- Angebot: Menge vs. Qualität
- Fläche vs. Metropolräume
- Fahren vs. Bauen

To Do:

- Neujustierung der Regionalisierungsmittel:
 - Indexbasierte Fortschreibung
 - Klare Trennung: Angebot vs. Infrastruktur vs. Sozialpolitik
- Klare Aufgabendefinition
- Infrastrukturfinanzierung aus einem Guss mit eigenem Fonds
- Langfristige Finanzierungszusagen und Planungssicherheit schaffen (Infraplan)

Fazit

- Alles steht und fällt mit dem Geld?
- Geld allein löst die Zielkonflikte nicht auf
- Der Status Quo erodiert langsam, aber beständig
- Nach 30 Jahren Bahnreform braucht der SPNV ein grundsätzlicheres Update



Fragen?

Lars Kieni

Bundesverband SchienenNahverkehr e.V.
Marienstraße 18 · 10117 Berlin

kieni@schienennahverkehr.de
www.schienennahverkehr.de

