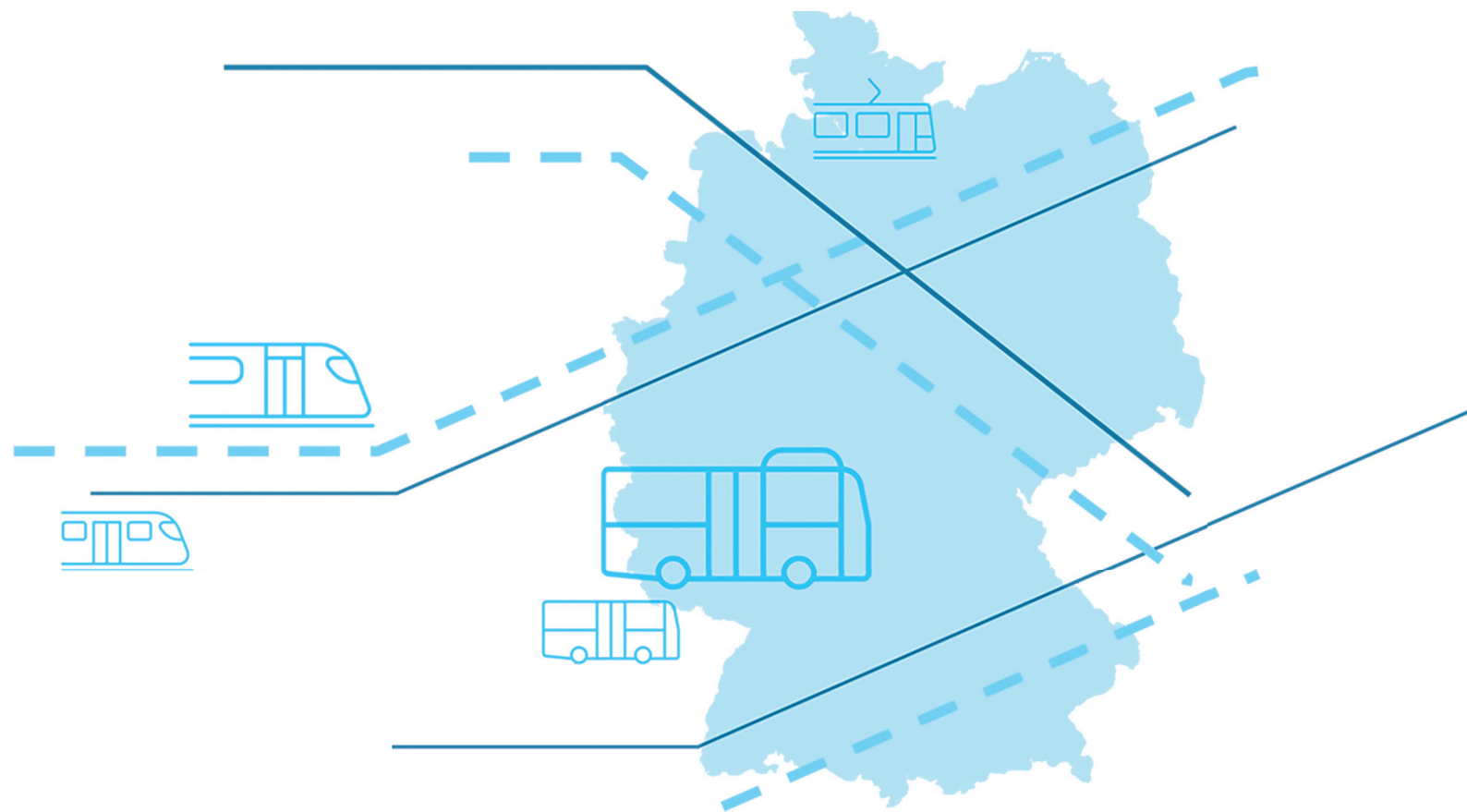


August 2025

Das Deutschlandangebot

Transformationsfahrplan für einen modernen, effizienten
und leistungsstarken ÖPNV für alle und überall

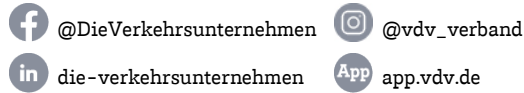
Gutachten über die Finanzierung der Leistungskosten
im deutschen ÖPNV 2024–2040



Gutachter

Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.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. Darüber hinaus ist der VDV im Transparenzregister bei der Europäischen Union (EU) registriert. Die Nummer lautet 50254292140-86.

Ansprechpartner:

Alexander Möller
T 0221 57979-154
moeller@vdv.de

Meinhard Zistel
T 0221 57979-143
zistel@vdv.de

Lars Wagner
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

Das Gutachten wurde von Ramboll Management Consulting (RMC), PwC Deutschland (PwC) und Intraplan Consult im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erstellt. Der **Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN)** sowie der **Interessenverband mofair** tragen die ermittelten Ergebnisse vollumfänglich mit. Damit finden das Gutachten und dessen Ergebnisse eine sehr breite Unterstützung innerhalb der ÖPNV-Branche.

Inhaltsverzeichnis

Impressum.....	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
Danksagung an die beteiligten Unternehmen, Aufgabenträger und Verbände.....	4
Vorwort.....	5
Management Summary.....	6
Glossar.....	8
Hintergrund und Zielstellung des Gutachtens.....	10
Methodischer Ansatz.....	13
Grundlagen.....	13
Datenbasis für die Bewertung der Kosten- und Erlössätze.....	18
Datenbasis für das ÖPNV-Angebot und die ÖPNV-Nachfrage.....	23
Prognosemodell zur Zusammenführung der Kosten- und Erlössätze mit ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage.....	26
Ergebnisse.....	28
Stimmungsbild der Branche.....	28
Status quo: aktuelle Lage im deutschen ÖPNV.....	32
Szenario <i>Modernisierung 2040</i> : Substanz erhalten – Zukunft sichern.....	36
Szenario <i>Deutschlandangebot 2040</i> – Mobilität für alle und überall.....	42
Handlungsbedarfe und Kernbotschaften.....	50
Politischer Handlungsbedarf – Prioritäten für ein funktionierendes Land.....	50
Beitrag der Branche: Eigeninitiative und Effizienz.....	51
Gemeinsam jetzt in unser Land investieren!.....	52
Anhang.....	53
Ergebnisse nach Aufwandsarten.....	54
Ergebnisse nach Sparten.....	55
Ergebnisse nach Kreistypen.....	64
Abdeckungsgrade der Datenerhebung je Bundesland und Sparte nach Betriebsleistung.....	78
Destatis-Indizes.....	80
Abbildungsverzeichnis.....	81



Danksagung an die beteiligten Unternehmen, Aufgabenträger und Verbände

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Arbeitsgemeinschaft der Gutachter – bestehend aus Ramboll Management Consulting (RMC), PwC Deutschland (PwC) und Intraplan – danken allen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Verbänden, die durch ihre Mitwirkung und Offenheit maßgeblich zum Gelingen dieses Gutachtens beigetragen haben.

Besonderer Dank gilt den zahlreichen Unternehmen aus dem ÖSPV und SPNV, die ihre Daten im Rahmen der umfangreichen Primärerhebungen bereitgestellt und sich aktiv in Workshops, Interviews und Feedbackrunden eingebracht haben. Ihre Transparenz, ihr Engagement und ihre fachliche Expertise haben entscheidend dazu beigetragen, eine realitätsnahe, differenzierte und belastbare Analyse der Leistungskosten im ÖPNV für den Zeitraum von 2024 bis 2040 zu ermöglichen.

Wir bedanken uns bei den Unternehmen des Mittelstands und deren Verbänden für deren Mitwirkung ebenso wie bei den SPNV-Aufgabenträgern, die durch ihre Mitwirkung ein umfassendes Bild der aktuellen Herausforderungen und Planungen auf regionaler Ebene ermöglicht haben.

Ein besonderer Dank gilt den Mitgliedern des Lenkungskreises dieses Projekts:

- Ingo Wortmann | VDV-Präsident | Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG),
- Prof. Knut Ringat | VDV-Vizepräsident | Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV),
- Werner Overkamp | VDV-Vizepräsident | STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH,
- Tim Dahlmann-Resing | VDV-Vizepräsident | VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg,
- Veit Salzmann | VDV-Vizepräsident | Hessische Landesbahn GmbH (HLB),
- Dr. Jan Schilling | DB Regio AG,
- Thomas Prechtl | Präsident BSN | Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG),
- Martin Becker-Rethmann | Präsident mofair | Transdev GmbH sowie
- Oliver Wolff | Hauptgeschäftsführer | Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Ramboll Management Consulting

PwC Deutschland

Intraplan Consult

VDV Die Verkehrs-
unternehmen

RAMBOLL civity Management
Consultants

pwc

intraplan



Vorwort



Der öffentliche Personennahverkehr ist mehr als nur ein Verkehrsmittel – er ist ein Versprechen für gleichwertige Lebensverhältnisse, soziale Teilhabe und wirksamen Klimaschutz. Er garantiert Mobilität für Pendlerinnen und Pendler, schafft lokale Mehrwerte, sichert Hunderttausende Arbeitsplätze und stärkt den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Mit diesem Leistungskostengutachten legt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) einen Transformationsfahrplan für die Branche vor, der das Ziel hat, dieses Versprechen in Zukunft flächendeckend in unserem Land einzulösen – durch modernen, effizienten und leistungsfähigen ÖPNV für alle und überall.

Das Gutachten zeigt, wie sich Qualität und Angebot des ÖPNV bis 2040 sichern und ausbauen lassen. Zwei Szenarien bilden dafür die Grundlage: eines für die umfassende Modernisierung des Bestands, das andere – das „Deutschlandangebot“ – für ein deutlich erweitertes und attraktiveres Angebot in der Fläche. Beide Szenarien zeigen: Die Transformation ist machbar, wenn Politik und Branche jetzt gemeinsam handeln.

Es braucht dafür verlässliche und langfristig aufwachsende Finanzmittel, passende gesetzliche Rahmenbedingungen, schnellere Planungsverfahren – und die Bereitschaft der Branche zur Veränderung. Dafür benötigen wir verlässliche politische Rahmenbedingungen – insbesondere eine langfristig gesicherte Finanzierung über die jeweilige Legislaturperiode hinaus. Denn ohne entsprechende Mittel sind die notwendigen Verbesserungen nicht zu realisieren. Gleichzeitig signalisiert die Branche ihren Willen, selbst einen erheblichen Beitrag zu leisten – durch effizientere Strukturen, Digitalisierung, mehr Kundenorientierung und innovative Lösungen.

Dieses Gutachten liefert die fachliche Grundlage für den im Koalitionsvertrag angekündigten ÖPNV-Modernisierungspakt. Es ist damit zugleich ein Arbeitsauftrag – an uns als Branche, aber auch an die politisch Verantwortlichen in Bund, Ländern und Kommunen. Lassen Sie uns gemeinsam die öffentliche Mobilität von morgen gestalten: für gleichwertige Lebensverhältnisse. Für eine klimafreundliche und ressourcenschonende Mobilität. Und für ein funktionierendes Land.

Mein Dank gilt allen, die mit hohem Engagement an der Erstellung dieses fachlich fundierten und umfassenden Gutachtens mitgewirkt haben. Das gilt insbesondere für die ehrenamtlichen Kolleginnen und Kollegen des steuernden und begleitenden Lenkungskreises, für das engagierte hauptamtliche VDV-Team und natürlich auch für die hier beteiligten Beratungsunternehmen.

Ingo Wortmann
VDV-Präsident

Management Summary



Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland ist mitten in einer tiefgreifenden Transformation. Die Anforderungen an einen leistungsstarken, klimafreundlichen und flächen-deckend verfügbaren ÖPNV steigen kontinuierlich – gleichzeitig verschärfen sich strukturelle und finanzielle Herausforderungen.

Ziel dieses Gutachtens ist es, auf einer fundierten Datenbasis den **Finanzierungsbedarf für den Zeitraum bis zum Jahr 2040** zu ermitteln, der zur Sicherung und zum Ausbau eines zukunftsfähigen ÖPNV notwendig ist. Es bildet damit die fachliche Grundlage für einen langfristig angelegten Transformations- und Modernisierungspfad, wie er im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vorgesehen ist.

Die Analyse zeigt: Bereits im Jahr 2024 betrug der Finanzierungsbedarf im deutschen ÖPNV 26 Milliarden Euro – rund 11 Milliarden Euro mehr, als im ersten Leistungskostengutachten von 2021 prognostiziert wurde. Gründe hierfür sind unter anderem die seitdem stark gestiegenen Personal- und Energiekosten, zusätzliche inflationsbedingte Preisentwicklungen sowie strukturelle Einnahmeverluste bei Fahrgeldern. So ist die Abhängigkeit des ÖPNV von öffentlichen Mitteln weiter angestiegen.

Zur Bewältigung der anstehenden Aufgaben wurden im Gutachten zwei zukunftsorientierte Szenarien entwickelt:

1. Szenario: *Modernisierung 2040*

Dieses Szenario **sichert das bestehende ÖPNV-Angebot** auf dem heutigen Niveau, verhindert weitere Abbestellungen im Vergleich zum Stand von 2024 und **beseitigt substanzielle Qualitätsdefizite**.

Zentrale Maßnahmen hierbei sind:

- der vollständige Abbau des infrastrukturellen Sanierungsstaus,
- die flächendeckende Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten sowie
- die Digitalisierung und Automatisierung betrieblicher Prozesse.

Der öffentliche Finanzierungsbedarf steigt in diesem Szenario bis 2040 jährlich um 1,44 Milliarden Euro. Die Nachfrage wächst dabei moderat um circa 6 Prozent, während die Finanzierungsquote der öffentlichen Hand auf über 70 Prozent ansteigt. Dieses Szenario stellt die Mindestvoraussetzung dar, um den ÖPNV als zuverlässige, klimafreundliche Mobilitätsoption zu sichern.

2. Szenario: Deutschlandangebot 2040

Aufbauend auf dem Szenario *Modernisierung 2040* ermöglicht dieses Szenario einen umfassenden Angebotsausbau mit dem **Ziel gleichwertiger Mobilität in allen Regionen Deutschlands**. In diesem Szenario geht es also um die deutliche Verbesserung von Quantität und Qualität des ÖPNV in Deutschland. Es soll das Verkehrsangebot des ÖPNV erfassen, der mit dem Deutschlandticket bereits seit 2023 über ein sehr gutes Tarifangebot für die Kundinnen und Kunden verfügt.

Kernbestandteile sind hier:

- bundesweite Mindestbedienstandards auf Basis siedlungsstruktureller Gegebenheiten,
- die Umsetzung des Deutschlandtakts mit entsprechender SPNV-Angebotsausweitung sowie
- eine Taktverdichtung im Bus- und Straßenbahnverkehr, insbesondere in ländlichen Räumen.

Der öffentliche Finanzierungsbedarf steigt bis 2040 jährlich zusätzlich um 3,36 Milliarden Euro. Die Nachfrage wächst auf 16 Milliarden Fahrgäste an und bietet mit weitergehenden verkehrspolitischen Maßnahmen sogar ein Potenzial von bis zu 21 Milliarden Fahrgästen pro Jahr – ein Plus von bis zu 80 Prozent gegenüber 2024. Die Finanzierungsquote der öffentlichen Hand liegt in diesem Szenario bei rund 77 Prozent.

Schlussfolgerungen

Ein „Weiter so“ im Status quo führt zu weiterem Qualitätsverlust, Angebotsabbau und sinkender Akzeptanz des ÖPNV. Die Finanzierungslücke ist real und strukturell durch politische Rahmenbedingungen und gestiegene Kosten entstanden.

Die Umsetzung eines ÖPNV-Modernisierungspakts, wie ihn die Bundesregierung plant, ist daher dringend erforderlich. Notwendig sind dabei insbesondere:

- ein langfristig verlässlicher Finanzierungspfad,
- gezielte Reformen im Planungsrecht,
- klare politische Prioritäten zugunsten nachhaltiger Mobilität,
- flächendeckende Personaloffensiven und
- ein aktiver Beitrag der Branche zur Effizienz- und Strukturverbesserung.

Der ÖPNV kann bis 2040 zum Rückgrat einer klimafreundlichen, sozialen und modernen Mobilitätswende werden – wenn Politik und Branche gemeinsam und entschlossen handeln. Bei allen Forderungen an die öffentliche Hand ist sich die ÖPNV-Branche zugleich bewusst, dass sie selbst einen großen Beitrag dazu leisten muss, die Transformation erfolgreich zu gestalten.

Durch die in diesem Gutachten ermittelten Finanzierungsbedarfe steigt der Anteil der Finanzierung des ÖPNV durch die öffentliche Hand zunächst auf bis zu 77 Prozent. Diese Investitionen sind für die Verbesserung von Qualität und Quantität dringend erforderlich. Ziel der Branche ist es dabei, den Finanzierungsanteil aus öffentlichen Mitteln dauerhaft zurückzuführen und den sogenannten Kostendeckungsgrad wieder zugunsten höherer Fahrgeldeinnahmen zu verändern.

Glossar



Bezeichnung	Bedeutung
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.
AfA	Absetzung für Abnutzung
AT	Aufgabenträger
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
bdo	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V.
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (seit Mai 2025: Bundesministerium für Verkehr)
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
BSN	Bundesverband SchienenNahverkehr e. V.
BUS	Sparte mit den Leistungen des ÖSPV nach BOKraft: Stadtbus- und Regional- busverkehr, Verkehre mit fahrplangebundenen Rufbussen, Linienverkehren in Kleingefäßen sowie On-Demand-Flächenverkehre ohne festen Fahrplan
CAGR	Compound Annual Growth Rate = durchschnittliche jährliche Wachstumsrate
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EuGH	Gerichtshof der Europäischen Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB	Europäische Zentralbank
GTFS	General Transit Feed Specification (Ein Format für Fahrplandaten)
GuV	Gewinn-und-Verlust-Rechnung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVFG-Maßnahmen	Vorhaben aus dem Bundesprogramm 2024 bis 2028 für die Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 6 Absatz 1 GVFG der Kategorien A und C, Stand November 2024
InvKG	Investitionsgesetz Kohleregionen
KSP	Klimaschutzpaket
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MIV	motorisierter Individualverkehr
mofair	mofair e. V.
Nutzfahrzeug-km/ Nutzzug-km	Nutzfahrzeugkilometer/Nutzzugkilometer: misst die zurückgelegte Strecke eines Fahrzeuges/Zuges mit Fahrgastbetrieb, das heißt exklusive Leer-/ Werkstattfahrten. Besteht ein Zug aus mehreren Wagen, zählen die Nutz- zugkilometer weiterhin einfach
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr: deckungsgleich mit den Sparten BUS, TRAM und SPNV
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonennahverkehr: deckungsgleich mit den Sparten BUS und TRAM
Pkm	Personenkilometer: misst die zurückgelegte Strecke eines Fahrgasts
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress

Regionaler Busverkehr	Leistungen der Sparte BUS in Landkreisen
SHHV	Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr
SPNV	Sparte mit sämtlichen Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs nach EBO: S-Bahn, RE- und RB-Verkehre. Tram-Train-Verkehre sind vollständig der Sparte TRAM zugewiesen, auch wenn sie im Umland von Kernstädten auf EBO-Infrastruktur verkehren
SPV	Schienenpersonenverkehr
Städtischer Busverkehr	Leistungen der Sparte BUS in kreisfreien Städten/Stadtkreisen
TRAM	Sparte mit sämtlichen Leistungen des ÖSPV nach BOStrab: Straßenbahn-, U- und Stadtbahnverkehre. Tram-Train-Verkehre sind vollständig dieser Sparte zugewiesen, auch wenn sie im Umland von Kernstädten auf EBO-Infrastruktur verkehren
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VP 2040	Langfristprognose der Verkehrsentwicklung in Deutschland (Verkehrsprognose 2040)
VU	Verkehrsunternehmen
VZÄ	Vollzeitäquivalente



Hintergrund und Zielstellung des Gutachtens

Der öffentliche Personennahverkehr in Deutschland ist mitten in der Transformation von Automatisierung und Digitalisierung, meistert die Antriebswende, muss den Arbeits- und Fachkräftemangel bewältigen – und all dies bei unsicherer Finanzierung, insbesondere auf der Einnahmenseite.

Durch diese Herausforderungen und die zu lange vernachlässigte Infrastruktur ist die Qualität des ÖPNV aus Sicht vieler Fahrgäste oft nicht mehr gut genug. Seine aktuellen Leistungen erfassen die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger in den Ballungsräumen und ländlichen Räumen oft nicht mehr ausreichend. Ein quantitativ und qualitativ unzureichendes ÖPNV-Angebot trägt in der Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger außerdem dazu bei, die Funktionsfähigkeit der staatlichen Daseinsvorsorge kritisch zu hinterfragen.

Hohe verkehrspolitische Erwartungen (Daseinsvorsorge, Klimaschutz) **treffen auf unzureichende Mittel und Strukturen.** Die Branche ist bereit, mehr zu leisten, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Die **aktuelle Situation** der Branche zeigt sich jedoch wie folgt:

- Erheblicher Rückstau bei der Modernisierung: Digitalisierung, Antriebswende, Infrastruktur, Betriebshöfe und Werkstätten etc.
- Nachgeholte Inflation für ein ganzes Jahrzehnt in nur drei Jahren: stark gestiegene Kosten für Energie, Personal und Material
- Arbeits- und Fachkräftemangel verschärfen den Wettbewerb um qualifiziertes Personal und steigern die Personalkosten weiter
- Der kommunale Querverbund ist aufgrund großer erforderlicher Investitionen in die kommunale Energie- und Wärmewende in Gefahr
- Stopp zusätzlicher ÖPNV-Förderprogramme von Bund und Ländern (zum Beispiel von Programmen aus dem Klima- und Transformationsfonds oder von Programmen auf Landesebene) aufgrund von Vorgaben der Schuldenbremse und veränderten Prioritäten bei Staatsausgaben
- Verteuerte Vorfinanzierung von Projekten für Unternehmen durch gestiegene Zinsen: Eigen- und Fremdfinanzierung von Investitionen (emissionsfreie Fahrzeuge, Stadtbahnen, Betriebshöfe und Werkstätten etc.) durch die Verkehrsunternehmen führt zu höheren Abschreibungen und steigender Zinsbelastung
- Die politisch beschlossene erhebliche Senkung der Fahrpreise führte zu einem weitgehenden Bedeutungsverlust der Tarife als Instrument zur Steigerung des Anteils der Nutzerfinanzierung

Trotz historisch einmalig hoher Bundesmittel ist die **ÖPNV-Finanzierung angesichts der Kostensteigerungen unzureichend.** Qualitätsverluste und Abbestellung von Verkehren sind vielerorts bereits Realität. Politische Entscheidungen der letzten Jahre haben kurzfristig geholfen, aber langfristig neue Probleme geschaffen. Das 9-Euro-Ticket und das Deutschlandticket brachten nach der Pandemie zwar Millionen Menschen zu günstigen Fahrpreisen zurück in Busse und Bahnen – allerdings war und ist dies nur durch massive staatliche Ausgleichszahlungen möglich. Tatsächlich belasten solche politisch gewollten Rabatte die Finanzierungsbasis des ÖPNV: Fahrgelderlöse fehlen, während die Kosten weiter steigen. Ein moderner ÖPNV braucht neben der Finanzierung aus öffentlichen Mitteln ausreichende Fahrgeldeinnahmen als Finanzierungsbeitrag für Leistungsverbesserungen im Angebot und zur Entlastung der öffentlichen Haushalte.

Das **Ziel der Branche** ist deshalb klar: **Der ÖPNV wird digitaler, effizienter, emissionsfrei und leistungsfähiger**. Mit einer umfassenden Modernisierung wird für alle Menschen überall öffentliche Mobilität sichergestellt – zuverlässig, sicher und bezahlbar. Das vorliegende Gutachten zur Ermittlung der Leistungskosten im ÖPNV bis zum Jahr 2040 bildet den Kern eines Transformationsfahrplans, der die Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte benennt.

Dafür braucht es neben einem **starken und dauerhaften Eigenbeitrag der Verkehrsunternehmen und -verbände** auch eine **entschlossene Politik**, die bei der Transformation des ÖPNV verlässlich unterstützt. Dazu gehört vor allem eine **auskömmliche und langfristig gesicherte Finanzierung**. Mit der vorhandenen Finanzierung und den bislang für die Zukunft vereinbarten Finanzierungszusagen von Bund und Ländern können diese Leistungen die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen heute und morgen nicht im notwendigen Maße bedienen. Ohne eine wesentliche Veränderung der Bedarfsermittlung, Planung und Verantwortung für die Finanzierung wird die Transformation des ÖPNV nicht gelingen und selbst das heutige ÖPNV-Angebot in Quantität und Qualität weiter abnehmen.

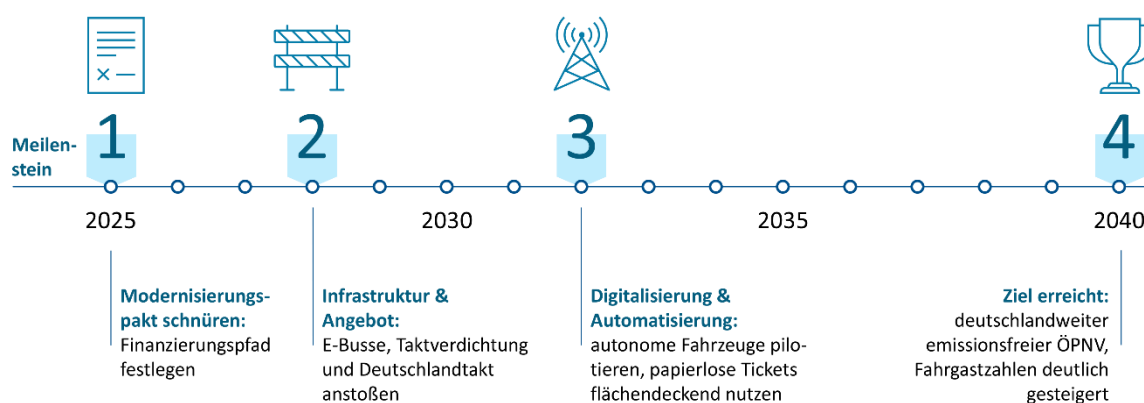


Abbildung 1: Transformationsfahrplan für den ÖPNV bis 2040

Das Gutachten über die Finanzierung der Leistungskosten im deutschen ÖPNV 2024–2040 **zeigt einen Weg aus dieser Krise** und entwickelt zugleich ein **Leitbild für den künftigen ÖPNV**, dessen Quantität und Qualität sowie für den daraus erwachsenden Finanzierungsbedarf.

Die Ergebnisse bilden einen **detaillierten Transformationsfahrplan bis zum Jahr 2040** und aus Sicht der Branche zugleich die fachlich fundierte Basis für den künftigen Finanzierungsbedarf. Dabei wird deutlich: **Durch einen gemeinsamen Kraftakt – finanziell und organisatorisch – kann der ÖPNV bis 2040 seine Potenziale voll entfalten**. Gleichzeitig signalisiert die Branche ihre Bereitschaft, einen wesentlichen Eigenbeitrag zu leisten. Der Modernisierungspakt der Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern, den Kommunen und der Branche erhält damit eine fachlich fundierte Grundlage.

Für einen modernen, effizienten und leistungsstarken ÖPNV der Zukunft braucht es jährlich zusätzliche Investitionen. Wenn alle verantwortlichen Akteurinnen und Akteure an einem Strang ziehen, kann in den nächsten 15 Jahren ein ÖPNV-System entstehen, das den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen gerecht wird und eine klimafreundliche Alternative zum Auto ist – sowohl in den Ballungszentren als auch in ländlichen Räumen.

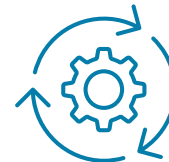
Das Gutachten skizziert in zwei Szenarien Lösungswege, wie die Branche ihre Transformationsziele erreichen kann. Diese beiden Szenarien orientieren sich unmittelbar an den verkehrspolitischen Zielen der neuen Bundesregierung und an den Realitäten der Branche: „Status quo sichern“ – „Steigende Kosten auffangen“ – „Spielräume für neue Verkehre schaffen“.

Die Grundlagen für eine erfolgreiche Umsetzung neuer Finanzierungsmodelle und eine weitreichende Modernisierung der Infrastruktur müssen schnell gelegt werden, denn insbesondere Mobilitätsangebote brauchen Zeit, bis sie von den Kundinnen und Kunden erfolgreich angenommen werden.

Das Gutachten macht damit deutlich: **Ein „Weiter so“ ist keine Option.**

Die beiden im Gutachten entwickelten Szenarien schaffen und sichern die Kernfunktionen und -aufgaben des ÖPNV auf einem hohem Niveau: Zuverlässigkeit, Sicherheit und Sauberkeit sowie Effizienz der Angebote – automatisiert und digitalisiert.

Der mit dem Gutachten gezeigte nachhaltige **Gestaltungsspielraum für Politik und Branche ist groß.** Er kann jetzt genutzt werden. Für ein starkes Land mit starker Wirtschaft und sozialer Teilhabe für alle, überall.



Methodischer Ansatz

Grundlagen

Definition Finanzierungsbedarf

Die Aufwendungen der ÖPNV-Verkehrsunternehmen in Deutschland decken sich nur zu einem Teil aus Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Erträgen, zum Beispiel aus Werbung, Werkstattleistungen, Vermietung oder Verpachtung. Der andere Teil der Einnahmen sind Mittel der öffentlichen Hand. Die Höhe dieses (öffentlichen) Finanzierungsbedarfs ergibt sich somit als Differenzbetrag zwischen den Aufwendungen und den Erlösen aus Fahrgeldeinnahmen inklusive sonstiger Erlöse.

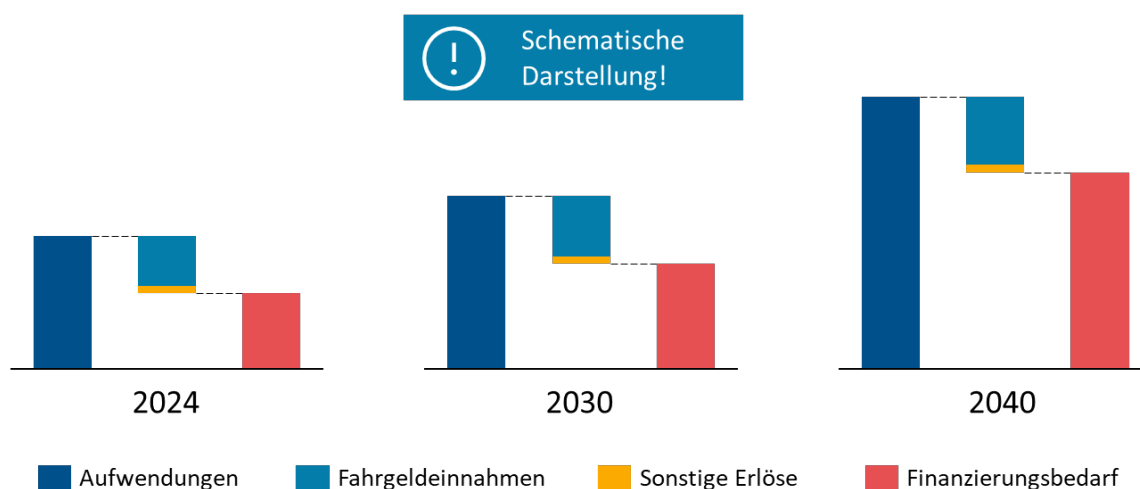


Abbildung 2: schematische Darstellung Ermittlung Finanzierungsbedarf

Insgesamt lassen sich aus den Gewinn- und -Verlust-Rechnungen der Verkehrsunternehmen jeweils **fünf maßgebliche Aufwandsarten** ableiten:

- Materialaufwand
- Personalaufwand
- Abschreibungen
- Sonstige betriebliche Aufwendungen
- Zinsaufwendungen

Diese fünf Aufwandsarten bilden in Summe den Gesamtaufwand, der für die Berechnung des Finanzierungsbedarfs im Rahmen dieses Gutachtens herangezogen wird.

Es sind dabei alle Aufwendungen enthalten, die in den Verkehrsunternehmen für die Erbringung der ÖPNV-Leistungen anfallen – seien es Abschreibungen und Zinsaufwendungen für Fahrzeuge in eigenem Eigentum, Kosten für angemietete oder geleaste Fahrzeuge, Aufwendungen für Trassen- und Stationsentgelte, Abschreibungen für eigene Streckeninfrastruktur, Kosten für Marketing und Vertrieb, Kosten für Fahrstrom und Dieselkraftstoff oder Personalaufwand (für den Fahrdienst, für Werkstätten und die Verwaltung), die Aus- und Weiterbildung von Personal oder Aufwand für das Management der Verkehrsunternehmen.

Abschreibungen auf bereits aktiviertes Anlagevermögen werden unabhängig der gewählten Bilanzierungsmethode netto herangezogen, das heißt, sie sind um erhaltene Fördermittel für Investitionen gemindert. Für zusätzliche Abschreibungen, die aus Neuinvestitionen resultieren, werden diese jeweils in voller Höhe angesetzt. Der Finanzierungsbedarf wird also nicht um mögliche zukünftige Fördermittel gemindert.

Leistungen von Dienstleistern, beispielsweise des privaten Omnibusgewerbes als Unterauftragnehmer von kommunalen Verkehrsunternehmen, finden sich unter den bezogenen Leistungen, die Teil des Materialaufwands sind.

Auf der anderen Seite sind **fünf maßgebliche Ertragsarten** zu berücksichtigen:

- Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen (unter anderem Deutschlandticket, Zeitkarten, Bartarif)
- Sonstige Erlöse der Verkehrsunternehmen (unter anderem aus Werbung und Vermietung)
- Fahrgeldsurrogate für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV sowie für ermäßigte Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr
- Tarifliche Ausgleichszahlungen (unter anderem Bestellerentgelte und Durchtarifizierungsverluste)
- Erträge mit Verlustausgleichscharakter (unter anderem Ausgleichszahlungen und Zuschüsse sowie Beteiligungsergebnisse)

Der **Finanzierungsbedarf** ist als Gesamtaufwand abzüglich der ersten beiden Ertragsarten „Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen“ und „Sonstige Erlöse“ definiert.

Ein Anwachsen der Deutschlandticket-Abonnements erhöht die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen, insbesondere bei wirklichen Neukundinnen und Neukunden, und mindert damit beispielsweise den Finanzierungsbedarf. Das gilt auch für zusätzliche Einnahmen aus dem Verkauf von Tages- oder Wochenkarten.

Sämtliche Fahrgeldsurrogate, tarifliche Ausgleichszahlungen sowie Erträge mit Verlustausgleichscharakter mindern den Finanzierungsbedarf hingegen nicht weiter, sondern tragen zu seiner Deckung bei. Damit ist die Gewinn- und -Verlust-Rechnung in Summe branchenweit ausgeglichen.

Ein derzeit aktuelles und äußerst wichtiges Beispiel für einen solchen Ertrag sind die Billigkeitsleistungen von Bund und Ländern, die Verkehrsunternehmen zum Ausgleich nicht gedeckter Einnahmen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket erhalten. Es fallen aber auch Fördermittel nach dem GVFG, Bestellerentgelte der SPNV-Aufgabenträger sowie Erträge für die Verlustübernahme aus dem kommunalen Haushalt beziehungsweise aus dem kommunalen Querverbund bei Verkehrsunternehmen darunter. Der Fahrgeldanteil aus Brutto-Verkehrsverträgen fällt dabei jedoch direkt in die „Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen“, da die Betrachtung unabhängig von der konkreten vertraglichen Regelung erfolgt und die originären Finanzierungsquellen über die Gesamtbranche sachgerecht abbilden soll.

Ergänzend zum Finanzierungsbedarf lässt sich die **„öffentliche Finanzierungsquote“** als Anteil des Finanzierungsbedarfs am Gesamtaufwand ausweisen. Dabei handelt es sich um die Einnahmen, die dem ÖPNV aus öffentlichen Haushalten zufließen – und eben nicht aus Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Erlösen.

Modellierung in zwei Szenarien

Die beiden Szenarien in diesem Gutachten orientieren sich unmittelbar an den verkehrspolitischen Zielen des Koalitionsvertrags der die Bundesregierung tragenden Parteien für die 21. Legislaturperiode. Daneben speisen sie sich aus den „Realitäten der Branche“. Details dazu sind im Abschnitt „Datenbasis“ erläutert.

Das **Szenario Modernisierung 2040** beinhaltet eine umfassende Modernisierung des ÖPNV bundesweit. Zentrale Maßnahmen hierbei sind die Antriebswende (Busse mit alternativem, emissionsfreiem Antrieb, alternative Antriebe im Schienenverkehr), ein Abbau des Sanierungsstaus in der Infrastruktur¹ (in den kommunalen Schienennetzen, Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV) sowie eine konsequente weitere Automatisierung und Digitalisierung sämtlicher Prozesse. Das bestehende ÖPNV-Angebot mit Stand 2024 wird im Szenario *Modernisierung 2040* gesichert. Hinzu kommen punktuelle infrastrukturbedingte Angebotsausweitungen durch Umsetzung der Maßnahmen aus dem laufenden GVFG-Bundesprogramm (2024–2028).

Das Szenario bildet damit insgesamt den Finanzierungsbedarf ab, um die ersten beiden verkehrspolitischen Ziele aus dem Koalitionsvertrag auszufüllen: „**Status quo sichern**“ und „**Steigende Kosten auffangen**“.






		Modernisierung 2040 Fokus Qualität
Verbesserung gegenüber Status quo		Bestandssicherung und signifikante Verbesserung der ÖPNV-Qualität bei nur punktuellen ÖPNV-Angebotsausbau gegenüber 2024:
		<ul style="list-style-type: none"> • Antriebswende mit zügigem, gleitendem Austausch der Gesamtflotten durch emissionsfreie Fahrzeuge inklusive Ladeinfrastruktur • Vollumsetzung aller GVFG-Projekte mit Baubeginn bis 2028 (weitere Maßnahmen aus der aktuellen GVFG-Planung sind Teil des Szenarios <i>Deutschlandangebot 2040</i>)
		<ul style="list-style-type: none"> • Ertüchtigung bzw. Neubau zahlreicher Betriebshöfe und Werkstätten • Kompletter Abbau des Sanierungsstaus an Investitionen (sogenannter „Nachholbedarf“ vgl. die unter anderem vom VDV beauftragte Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem“ des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu)) • Ersatzinvestitionen (Grunderneuerung) werden ebenfalls bedarfsgerecht ausgeführt • Vollumsetzung aller GVFG-Projekte mit Baubeginn bis 2028 (weitere Maßnahmen aus der aktuellen GVFG-Planung sind Teil des Szenarios <i>Deutschlandangebot 2040</i>)
		<ul style="list-style-type: none"> • Antriebswende mit zügigem, gleitendem Austausch der Gesamtflotten durch emissionsfreie Fahrzeuge inklusive Ladeinfrastruktur • Ertüchtigung beziehungsweise Neubau zahlreicher Betriebshöfe und Werkstätten

Abbildung 3: Überblick über die Maßnahmen im Szenario Modernisierung 2040

Das **Szenario Deutschlandangebot 2040** setzt auf dem Szenario *Modernisierung 2040* auf und definiert darüber hinaus ein konkretes bundesweites Zielbild für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots. In städtischen Räumen sowie im schienenengebundenen ÖPNV, also den VDV-Sparten SPNV und TRAM, steht dabei eine Ausweitung der Kapazitäten des Gesamtsystems im Vordergrund sowie eine Intensivierung der Verknüpfung dieser Angebote untereinander. Im

¹ Vgl. hierzu die Untersuchung „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem – Schwerpunkt kommunale Netze“ des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu), Wulf-Holger Arndt und Stefan Schneider, Difu Impulse, Band 7, 2023, online abrufbar unter <https://difu.de/publikationen/2023/investitionsbedarfe-fuer-ein-nachhaltiges-verkehrssystem>.

SPNV bedeutet dies konkret die Umsetzung der Maßnahmen aus dem dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtakts (Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2022)².

Daneben enthält das *Deutschlandangebot 2040* eine deutliche Verdichtung der Takte in der Sparte BUS, sodass ein flächendeckend attraktives ÖPNV-Angebot entsteht, von den Großstädten bis in die ländlichen Räume. Damit schafft das Szenario, wie im Koalitionsvertrag als drittes politisches Ziel formuliert, „**Spielräume für neue Verkehre**“ durch ein konkretes Zielbild verschiedener ineinandergreifender Maßnahmen zur zusätzlichen quantitativen Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Deutschland bis 2040.






 Deutschlandangebot 2040 Fokus Qualität und Quantität	
Verbesserung gegenüber Status quo	 Signifikante Verbesserung von Qualität und Quantität des ÖPNV – sämtliche Maßnahmen des Szenarios <i>Modernisierung 2040</i> plus:
	 <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung des Zielfahrplans Deutschlandtakt bei vollständiger Realisierung des zugehörigen Infrastrukturausbaus Schiene • Anschlussicherung innerhalb SPV
	 <ul style="list-style-type: none"> • Angebotsverdichtung bei Tram/U-Bahn um 40 Prozent • Fahrplanbeschleunigung um 5 Prozent • Insbesondere auch Umsetzung aller weiteren GVFG-Maßnahmen mit Baubeginn ab 2028
	 <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung flächendeckender Mindestbedienstandards für Haltestellen, unterschieden nach Kreistypen: Orientierung an der Taktichte je Kreistyp in der Schweiz • Angebotsausbau zur Erschließung der Fläche, im ländlichen Raum mit kleinen Gefäßen/ On-Demand-Verkehren

Abbildung 4: Überblick über die Maßnahmen im Szenario Deutschlandangebot 2040

Weitere Details zur Ausgestaltung der beiden Szenarien finden sich zudem direkt in den jeweiligen Kapiteln des Gutachtens.

Differenzierungsebenen

Neben den Szenarien wird der Finanzierungsbedarf nach weiteren Ebenen differenziert, die das gutachterliche Prognosemodell widerspiegeln. Eine wesentliche Unterscheidungsdimension sind die sogenannten **Verkehrssparten**. Konkret betrachtet werden:³

- BUS (Stadt- und Regionalbusverkehr inklusive Rufbusse und Linienbedarfsverkehr)
- TRAM (U-Bahn, Stadtbahn und Straßenbahn)
- SPNV (RE, RB, S-Bahn)

Mit dieser Differenzierung lassen sich unterschiedliche Strukturen im Status quo sowie zukünftige Entwicklungen abbilden, die für die jeweilige Sparte maßgeblich sind. Aufwand und Erlöse wurden entsprechend für jede Sparte prognostiziert. Ebenso ermöglicht die Differenzierung nach Sparten die Betrachtung passgenauer Angebotsverbesserungen in einem gesamthaft integrierten ÖPNV-Angebot. Die Sparten sind aus verkehrlicher Sicht keinesfalls unabhängig voneinander zu betrachten, sondern bilden verschiedene Teilaspekte des ÖPNV ab, die ineinandergreifen.

² Online abrufbar unter: https://downloads.ctfassets.net/sebs508bajse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSxxy/f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf.

³ Verkehre mit Seilbahnen und Fähren beziehungsweise Linienschiffahrt werden nicht betrachtet.

Gleiches gilt für die **regionale Differenzierung**, bei der drei Dimensionen unterschieden werden:

- Bundesländer
- Siedlungsstrukturelle Kreistypen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung
- Stadtkreise und Landkreise

Zahlreiche Linien des ÖPNV verkehren über die Grenzen von Kreisen oder Bundesländern hinweg. Das Gutachten ermöglicht gleichzeitig eine **bundesland- beziehungsweise kreisscharfe Zuordnung und Prognose des Finanzierungsbedarfs**. Maßgeblich dafür sind die für die jeweiligen Gebiete angebotenen Verkehre. Zudem werden strukturelle Unterschiede sowie unterschiedliche Entwicklungen der verschiedenen Aufwendungen und Erlöse berücksichtigt. So lassen sich aus den Befragungen für bestimmte Kostenarten etwa regional unterschiedliche Kostensätze ableiten. Aber auch weitere Eingangsgrößen, die Kosten- beziehungsweise Erlössätze beeinflussen können, wurden regional differenziert. Ein Beispiel dafür sind Elektrifizierungsquoten der verschiedenen Fahrzeugflotten. Die bundeslandbezogenen Ergebnisse des Gutachtens werden im Nachgang in gesonderten Länderdossiers veröffentlicht.

Insgesamt baut das Gutachten damit in der **Modellierung auf einer hohen Detailtiefe** auf und erlaubt umgekehrt eine detaillierte Betrachtung der verschiedenen Ergebnisebenen. Zur Verbesserung der Leserlichkeit sind die Ergebnisse im Hauptteil dieses Gutachtens jeweils über die Sparten beziehungsweise die geografischen Ergebnisebenen zusammengefasst. Im Anhang finden sich ergänzende Detailbetrachtungen in der jeweiligen Differenzierung.

Alle Ergebnisse liegen zudem in Jahresscheiben vor.

Datenbasis für die Bewertung der Kosten- und Erlössätze

Die Ermittlung des Finanzierungsbedarfes basiert auf mehreren Datenquellen, die zum einen die Datengrundlagen darstellen, zum anderen insbesondere aber zur Plausibilisierung der Ergebnisse herangezogen wurden.

Primärdatenerhebung (quantitativ)

Eine im Rahmen des Gutachtens durchgeführte **Erhebung** richtete sich an die **Unternehmen des ÖSPV und SPNV** sowie an die Aufgabenträger im SPNV. Die Erhebung des Status quo für die Sparten TRAM und BUS erfolgte dabei mittels eines umfangreichen standardisierten Erhebungsbogens, der insbesondere Leistungsdaten (zum Beispiel Betriebsleistung, Personal, Fuhrpark, Infrastruktur, Nachfrage) und Wirtschaftlichkeitsdaten in GuV-Form (zum Beispiel Aufwendungen in Differenzierung nach Kostenartengruppen) umfasste.

Insgesamt wurden dazu 49 **kommunale Verkehrsunternehmen** sowie sieben **private Busunternehmen** angesprochen, davon nahmen 39 kommunale und vier private Unternehmen an der Erhebung teil. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 77 Prozent. Zur Erreichung einer möglichst hohen Datenqualität haben die Gutachter virtuelle Informationsveranstaltungen durchgeführt und die Unternehmen während der Erhebungsphase kontinuierlich begleitet.

BUS kommunal/gemischtwirtschaftlich	BUS + TRAM (inklusive U-Bahn) kommunal/gemischtwirtschaftlich	BUS Privat

* Zum Zweck der ÖPNV-Datenerhebung wird nur die BUS-Sparte des Unternehmens betrachtet.

Abbildung 5: Übersicht über die Teilnehmenden an der ÖSPV-Erhebung, differenziert nach Sparten und kommunal beziehungsweise gemischtwirtschaftlich oder privat

Die ÖSPV-Befragung wurde im Zeitraum zwischen Februar und März 2025 durchgeführt. Die Angaben der Unternehmen basierten dabei auf den aktuellen vorliegenden Jahresabschlüssen, in diesem Fall für das Geschäftsjahr 2023.

Neben den Datenerhebungen im ÖSPV wurden zur Erfassung des Status quo 2023 im SPNV auch Erhebungen bei **SPNV-Unternehmen und Aufgabenträgern** durchgeführt. Die Erhebung bei den Aufgabenträgern bezog sich auf die Ertragssituation, die Aufwendungen und die prognostizierte Preisentwicklung. Darüber hinaus wurden die Betriebsleistung, der SPNV-Fuhrpark, Netzentwicklungen sowie Informationen zu Dekarbonisierung und Regiekosten erhoben. Bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden analog zur Datenerhebung im ÖSPV GuV-basierte Wirtschaftlichkeitsdaten und Leistungsdaten in Differenzierung (wenn möglich) nach den Angebotstypen RB, RE, S-Bahn sowie verschiedenen Antriebsarten erfasst.

Auch im SPNV erfolgte die Erhebung mittels eines umfangreichen standardisierten Erhebungsbogens in Differenzierung nach den Adressaten (EVU und Aufgabenträger). Der Versand an die Aufgabenträger erfolgte über den Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. (BSN), die Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden über den VDV angesprochen. Auch im SPNV wurden zur Erzielung einer möglichst hohen Datenqualität virtuelle Informationsveranstaltungen durchgeführt und die Unternehmen beziehungsweise Aufgabenträger kontinuierlich während der Erhebungsphase begleitet.



Abbildung 6: Beteiligung an der SPNV-Primärdatenerhebung

Von den insgesamt 27 kontaktierten **SPNV-Aufgabenträgern** haben 18 an der Datenerhebung teilgenommen. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 67 Prozent. Dadurch wird nahezu jedes Bundesland durch mindestens einen Aufgabenträger repräsentiert. Von den drei kontaktierten **Eisenbahnverkehrsunternehmen** haben alle teilgenommen. Die Befragung im SPNV wurde zwischen Februar und April 2025 durchgeführt.

Ein weiterer zentraler Aspekt des Gutachtens ist die Fortschreibung der Aufwands- und Ertragsentwicklung bis zum Jahr 2040. Für die Perspektive und Planungen der Verkehrsunternehmen wurde daher zusätzlich eine **Vollerhebung bei den VDV-Mitgliedsunternehmen des ÖSPV** zur Mittelfristplanung durchgeführt, an der sich insgesamt 103 Verkehrsunternehmen aus allen VDV-Landesgruppen und Bundesländern beteiligt haben. So wurde eine regional differenzierte, qualitative Datengrundlage sichergestellt. Die Vollerhebung wurde zeitlich parallel zu den oben beschriebenen Befragungen einzelner Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger durchgeführt.

Dabei wurden jeweils die Planwerte für Aufwendungen, Erträge sowie das Mengengerüst für die Jahre 2025, 2030 sowie für das am weitesten in der Zukunft liegende Planjahr erhoben.

Auf Basis dieser Daten wurden die Erwartungen an die Entwicklung der einzelnen Kostenarten je Bundesland quantifiziert und im Rahmen **regionaler Workshops** mit den Verkehrsunternehmen und einigen Aufgabenträgern bewertet. Diese flossen anschließend gemeinsam mit den Sekundärdaten zur Kostenentwicklung in die Fortschreibung ein.

Leitfadengestützte Interviews und regionale Workshops (qualitativ)

Ergänzend zu den quantitativen Befragungen mittels standardisierter Erhebungsbögen wurden **vertiefende Interviews** durchgeführt. Alle ÖSPV- und SPNV-Unternehmen, die an der Primärerhebung teilgenommen haben, wurden ergänzend dazu in einem Kurzinterview zu aktuellen Entwicklungen und ihrer wirtschaftlichen Situation befragt, um so ein Stimmungsbild in der Branche zu erfassen.

Darüber hinaus wurden **strategische Interviews** mit Personen aus ausgewählten ÖSPV- und SPNV-Unternehmen sowie Verkehrsverbänden (Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH) und Verbänden (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo), Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen e. V. (LHO), Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO), Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e. V. (WBO)) geführt. Der Fokus der Interviews lag auf der strategischen Ausrichtung beziehungsweise Einordnung vor dem Hintergrund der aktuellen wirtschaftlichen Gesamtsituation im ÖPNV, der Finanzierungssituation sowie den technologischen Entwicklungen. Die Interviews wurden anhand eines strukturierten Interviewleitfadens durchgeführt und fanden zwischen Februar und Mai 2025 statt.

Um ein möglichst vollständiges Bild der Situation der Verkehrsunternehmen und SPNV-Aufgabenträger zu erhalten, wurden zudem 15 **regionale Workshops** mit städtischen und regionalen ÖSPV-Verkehrsunternehmen beziehungsweise EVU und SPNV-Aufgabenträgern durchgeführt. Der Fokus lag hier auf der Identifikation zentraler Trends und Herausforderungen der Branche bis 2040 sowie deren Einfluss auf die Planungsprämissen und Kostenentwicklung in der Zukunft. Die Grundlage der Diskussion bildete die vorab erfolgte quantitative Erhebung zur Mittelfristplanung. Die Workshops fanden zwischen März und Mai 2025 statt. Insgesamt haben mehr als 65 Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger daran teilgenommen.

Sekundärdatenerhebung

Eine weitere wesentliche Basis bildet eine Sekundärdatenerhebung von **Daten aus der VDV-Statistik**. Hierdurch werden die Gruppe der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen im ÖPNV, nichtbundeseigene Eisenbahnen sowie die DB Regio AG mit ihren Sparten Bus und SPNV erfasst.

Der VDV erhebt jährlich betriebliche Leistungsdaten (Betriebsleistung in Fahrplankilometern, Personenkilometern, Fahrzeugdaten, etc.) sowie Wirtschaftlichkeitsdaten aus der Gewinn- und Verlust-Rechnung (insbesondere Aufwendungen und Erträge) seiner Mitgliedsunternehmen. Diese Daten werden in Auszügen und in aufbereiteter, teilweise aggregierter Form in der VDV-Statistik veröffentlicht.⁴

Die betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Daten auf Unternehmensebene wurden für das Basisjahr 2023 sowie zur Plausibilisierung für die Jahre 2019, 2021 und 2022 und in Differenzierung nach den Unternehmenssparten bereitgestellt.

⁴ Online abrufbar unter <https://www.vdv.de/vdv-statistik-2023.pdf>.

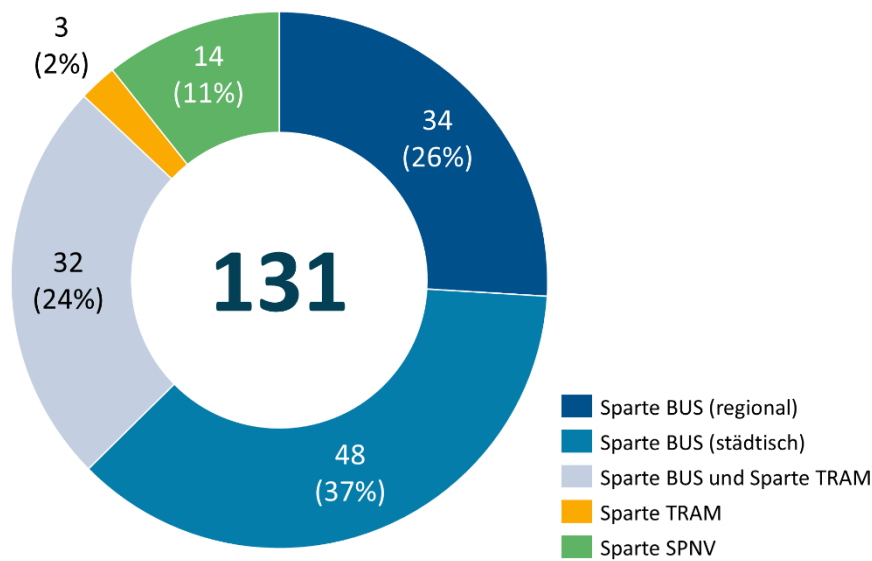


Abbildung 7: Übersicht über die Unternehmensstichprobe aus der VDV-Statistik

Die plausibilisierten Daten der VDV-Statistik des Geschäftsjahres 2023 bilden in Verbindung mit der oben beschriebenen umfassenden Primärerhebung die wesentliche Datenbasis zur Fortschreibung und Hochrechnung der Erlös- und Kostenstruktur im ÖSPV des Jahres 2023 auf das Jahr 2024 und für die Folgejahre bis 2040.

Das Gutachten bezieht darüber hinaus als weitere Sekundärquelle die Studie „**Nachholende und zukünftige Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem**“ des Difu im Auftrag vom VDV, ADAC und vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie aus dem Jahr 2023 ein.⁵ Diese enthält eine detaillierte Abschätzung des Nachholbedarfs für die Sanierung kommunaler ÖPNV-Infrastruktur bis zum Jahr 2030 und ist in die Prognose zur Entwicklung der Infrastrukturabschreibungen eingeflossen.

Grundlage zur Analyse der Beiträge zur Deckung des Finanzierungsbedarfs im Status quo waren zudem **weitere Sekundärquellen**, darunter der „Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr über die für den ÖPNV eingesetzten jeweiligen Bundes-, Landes- und Kommunalmittel“ zum 31. Juli 2024 sowie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz⁶ und Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs⁷, jeweils in aktueller Fassung mit Stand Mai 2025.

Weitere Prognoseprämissen

Neben den genannten Primärdatenerhebungen zur Mittelfristplanung, qualitativen Interviewergebnissen sowie regionalen Workshops und Sekundärdatenanalysen sind weitere Prognoseprämissen in die Fortschreibung von Aufwendungen und Erlösen eingeflossen. Grundlage für diese Prämissen waren die Auswertung weiterer Sekundärstudien, die sich mit allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklungen befassen, sowie ein Abgleich der Erwartungen aus den Befragungsergebnissen sowie der historischen Entwicklung im vergangenen Jahrzehnt auf Basis von

⁵ Online abrufbar unter: <https://difu.de/publikationen/2023/investitionsbedarfe-fuer-ein-nachhaltiges-verkehrssystem>.

⁶ Online abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/gvfg/>.

⁷ Online abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/reggl/>.

Zeitreihen des Statistischen Bundesamtes⁸. Die im Gutachten verwendeten Zeitreihen sind im Anhang dargestellt.

Basierend auf dem EZB-Inflationsziel für den Betrachtungszeitraum wird die **allgemeine Inflation** beziehungsweise die Steigerung des Verbraucherpreisindexes im Gutachten in Höhe von 2 Prozent pro Jahr angesetzt.⁹

Das **Tarifgefüge** bleibt im Gutachten zum Stand 2024 analog zu den Prämissen aus der Verkehrsprognose 2040 unverändert und wird mit der durchschnittlichen Inflation fortgeschrieben. Das Deutschlandticket wird damit als gesetzt beibehalten und die Nutzerfinanzierungsquote auf niedrigem Niveau nur durch Neukundinnen und Neukunden gestärkt. Der Verbraucherpreisindex bildet dabei die maßgebliche Grundlage zur **Fortschreibung der Erlössätze**, also der jeweiligen Erlöse in Euro je Personenkilometer. Es wird dabei von keinem langfristigen signifikanten Wechsel von Kundinnen und Kunden zwischen den unterschiedlichen Tarifangeboten ausgegangen, da alle Tarife gleichermaßen und kontinuierlich fortgeschrieben werden. Gleiches gilt für einen möglichen Preiseffekt auf die Nachfrage bei einem Tarifanstieg entlang des Verbraucherpreisindexes, wodurch die Preise real konstant bleiben. Für die Fortschreibung von 2024 auf 2025 wurde hingegen ein einmaliger Effekt aufgrund einer sprunghaften Erhöhung des Preises für das Deutschlandticket von 49 auf 58 Euro abgebildet inklusive Wechsel- und Preiselastizitätseffekte. Grundlage für die Modellierung waren hierbei Indikationswerte aus den entsprechenden VDV-Arbeitsgruppen zum Deutschlandticket.

Als weitere wesentliche Prämisse zur Fortschreibung der Erlöse ist eine **abnehmende Erlösergiebigkeit** eingeflossen. Das Gutachten geht davon aus, dass eine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage in Höhe von 1 Prozent *nicht* zu einer direkten einprozentigen Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen führt. Dafür wurden die Erlöse im Detail nach Sparten und Herkunft der Einnahmen separat analysiert und fortgeschrieben. Zur sachgerechten Abbildung der unterschiedlichen Effekte wurde zwischen Einnahmen aus dem Verkauf von Deutschlandtickets, sonstigen Tarifeinnahmen sowie sonstigen Erträgen unterschieden.

Die **Energiekostenentwicklung** war in den vergangenen Jahren sehr volatil. Insgesamt wird für den Zeitraum bis 2040 eine durchschnittliche Steigerung des Gaspreises um knapp 2 Prozent pro Jahr sowie der Dieselpreise um rund 1,3 Prozent pro Jahr erwartet. Die Stromkosten werden über den Gesamtzeitraum von 2024 bis 2040 als nahezu konstant erwartet. Der gesamte Energiekosteneffekt ist darüber hinaus abhängig von den konkreten Maßnahmen, die den Konsum der jeweiligen Energieträger beeinflussen, also beispielsweise dem konkreten Hochlauf der Elektrifizierung der Busflotten. Auf diese Aspekte wird in der Beschreibung der Szenarien an späterer Stelle eingegangen.

Weitere Materialkosten, beispielsweise für die Instandhaltung, haben sich im Rückblick unterhalb der allgemeinen Preissteigerung entwickelt und werden auch weiterhin mit einer Teuerung von unter 2 Prozent pro Jahr angenommen. Die **Personalkosten**, sowohl für Fahrpersonal als auch in der Werkstatt und Verwaltung, sind hingegen ein zentraler Treiber des Kostenanstiegs der zurückliegenden Jahre. Hier wird in den kommenden Jahren bis 2029 eine Steigerung von 3,5 Prozent pro Jahr angenommen, die sich ab 2030 auf 2,5 Prozent pro Jahr reduziert. Insgesamt steigen die Personalkosten damit von 2024 bis 2040 um etwa 2,9 Prozent pro Jahr. Darin sind neben der Bruttolohnkostenentwicklung auch etwaige Effekte durch eine Reduktion der Nettoarbeitszeit enthalten.

⁸ Online abrufbar unter: <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/>.

⁹ Online abrufbar unter: <https://www.ecb.europa.eu/ecb/orga/tasks/monpol/html/index.de.html>.

Maßgeblich für die **Abschreibungen auf Infrastruktur und Fahrzeuge** sind neben den Abschreibungen im Bestand und der Lebenszeit der jeweiligen Anlagen die Entwicklung der Beschaffungspreise im Rahmen von Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen. Im Gutachten wird angenommen, dass Fahrzeugkosten über alle Sparten durchschnittlich um 2 Prozent pro Jahr steigen, wobei für Busse mit alternativem Antrieb eine kurzfristige Konstanz der Beschaffungspreise bis 2026 unterstellt wird. Die erwartete Baukostenentwicklung liegt mit rund 3,5 Prozent pro Jahr oberhalb der allgemeinen Inflationserwartung. Wichtig bei diesen Aufwandspositionen ist – analog zu den Energiepreisen –, dass die hier beschriebene erwartete Faktorpreisentwicklung noch nicht die erwartete Entwicklung der entsprechenden Aufwandsposition widerspiegelt, sondern lediglich den isolierten Preiseffekt ohne Berücksichtigung der erwarteten Veränderungen in den Faktormengen.

Stations- und Trassenpreise im SPNV werden im Gutachten in Abstimmung mit den Mitgliedern des zuvor benannten Lenkungskreises mit 3 Prozent pro Jahr fortgeschrieben. Aufgrund des derzeit beim EuGH anhängigen Verfahrens besteht hierbei jedoch ein gewisses Risiko, dass diese Kosten kurzfristig um deutlich über 3 Prozent steigen könnten. Entsprechende Mehrkosten dafür würden den Finanzierungsbedarf direkt erhöhen.

Datenbasis für das ÖPNV-Angebot und die ÖPNV-Nachfrage

Für die Berechnung der Angebotskennzahlen und der verkehrlichen Wirkungen in den Szenarien wurde ein deutschlandweites integriertes Personenverkehrsmodell verwendet. Dieses Gesamtverkehrsmodell besteht dabei aus Netzmodellen, die das Verkehrsangebot abbilden, und Modellen zur Nachfrageprognose.

ÖPNV-Angebot

Eine wesentliche Grundlage für die Modellierung des ÖPNV-Angebots im Rahmen dieses Gutachtens sind die **Netzmodelle der strategischen Langfristprognose der Verkehrsentwicklung** in Deutschland (Verkehrsprognose 2040, VP 2040). Im Schienennetzmodell sind für den Schienenpersonenfernverkehr und den SPNV in Deutschland alle Bahnlinien hinterlegt. Analog liegen auch für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr Netzmodelle vor. Diese Netze beinhalten alle Linien der Sparten BUS und TRAM einschließlich des genauen Linienlaufs mit allen Haltepunkten, den Bedienungshäufigkeiten (Anzahl der Fahrten pro Tag) und den Beförderungszeiten.

Für das Basisjahr 2024 wurden im Rahmen der Untersuchung für den gesamten ÖPNV in Deutschland **Fahrplandaten** ausgewertet. Diese enthalten im standardisierten GTFS-Format georeferenzierte Informationen zu Angebotstyp, Abfahrten, Beförderungszeiten und Linienlängen. Die vorliegenden Rohdaten wurden in mehreren Schritten geprüft, plausibilisiert, aggregiert und weiter qualifiziert. Im Ergebnis liegt das ÖPNV-Angebot für das Jahr 2024 vor, gemessen in Nutzfahrzeug- beziehungsweise Nutzzugkilometern, differenziert nach Kreisen und Sparten. On-Demand-Angebote, die fahrplanungebunden verkehren, wurden auf Basis einer vorliegenden Primärdatenerhebung im Rahmen der VDV-Statistik erfasst und in Betriebsstunden je Bundesland gemessen.

Für das Szenario *Modernisierung 2040* wird schließlich in einem zweiten Schritt das ÖSPV-Netzmodell um das Angebot auf den in Betrieb genommenen **GVFG-Vorhaben** erweitert. In einem dritten Schritt wird für das Szenario *Deutschlandangebot 2040* das **Schienennetzmodell der Basisprognose der VP 2040** unterstellt, das für die Infrastruktur- und Angebotsentwicklung den

Zielfahrplan zum Deutschlandtakt, dritter Gutachterentwurf (BMDV 2022)¹⁰, ergänzt um weitere Maßnahmen aus den aktuellen Investitionsprogrammen im Inland, wie zum Beispiel GVFG, Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG), Klimaschutzpaket (KSP), Sofortprogramm Seehafen-hinterlandverkehr (SHHV) und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV 8.7). Zudem wird der Fahrplan der Sparten BUS und TRAM um entsprechende Abfahrten erweitert, um einen jeweils definierten Mindestbedienstandard zu sichern.

Aus den Netzmodellen werden damit einerseits direkte Veränderungen in den Betriebsleistungen des SPNV und des ÖSPV modelliert, andererseits dienen sie als Werkzeug zur Abbildung der Angebotsqualität und damit als Eingangsgröße für die Modellierung der Verkehrsnachfrageentwicklung sowie zum Ausweisen der ÖPNV-Güteklassen.

ÖPNV-Nachfrage

Für die Verkehrsnachfrage werden Personenströme nach Verkehrsmitteln differenziert. Die **Verkehrsverflechtungsströme** sind kompatibel zur Basisprognose der VP 2040. Teilziel dieses Gutachtens ist die Berechnung der Entwicklung der Verkehrsnachfrage für den SPNV und ÖSPV für verschiedene Szenarien.

In den Szenarien werden unterschiedliche **Angebotsentwicklungen für den SPNV und den ÖSPV** unterstellt. Das bedeutet, dass der angenommene Infrastrukturausbau beziehungsweise die Angebotsausweitungen (zum Beispiel GVFG-Maßnahmen im Szenario *Modernisierung 2040* oder der umfassendere Ausbau des Angebots im Eisenbahnverkehr im Szenario *Deutschlandangebot 2040*) im Schienenpersonenverkehrs- und ÖSPV-Netzmodell abgebildet werden. Damit verbessert sich auf bestimmten Relationen das Angebot im SPNV und ÖSPV durch einen besseren Takt (häufigere Abfahrten), kürzere Beförderungszeiten oder neue Verbindungen (zum Beispiel durch neue Linien) beziehungsweise den Wegfall von Umstiegen durch die Schaffung von Direktverbindungen. Diese Veränderungen sind die Grundlage, um je Szenario eine Nachfrageprognose zu berechnen.

Weitere Prognoseprämissen

Unabhängig von der untersuchten Fragestellung wird sich der Verkehr in Deutschland (regional unterschiedlich) weiterentwickeln. Die sogenannten Prognoseprämissen legen die Annahmen zur **Entwicklung der wesentlichen Einflussgrößen des Verkehrs** fest. Das sind unter anderem die wirtschaftliche und sozioökonomische Entwicklung (Entwicklung Bruttoinlandsprodukt, Bevölkerung nach Altersklassen und Ähnlichem), die Entwicklung der Nutzer- und Transportkosten (zum Beispiel der Kraftstoffpreise) oder die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen (zum Beispiel Einführung einer Pkw-Maut oder von Nullemissionszonen).

¹⁰ Online abrufbar unter: https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSxsy/f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf.

Nutzerkosten MIV gegenüber ÖPNV: generelle Wirksamkeit



CO₂-Bepreisung für Kraftstoffe: 128 Euro/Tonne



Kraftstoffpreis: Der Endpreis steigt um 1,2 Prozent pro Jahr



Pkw-Maut: 5 Cent/Kilometer (aufkommensneutral bezüglich des Rückgangs der Mineralölsteuer)

Nutzerkosten MIV gegenüber ÖPNV: Wirksamkeit eingeschränkt auf Städte



Geschwindigkeitsregelung innerorts: zunehmend Tempo 30



Busspuren in Städten: Ausbau



Parken: flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, rückläufige Stellplatzverfügbarkeit, Erhöhung Parkkosten



Einschränkungen für fossil angetriebene Kraftfahrzeuge (Strecken/Zonen): Nullemissionszonen

Abbildung 8: aus der Verkehrsprognose 2040 übernommene Prognoseprämissen zu Nutzungskosten MIV/ÖPNV

Grundlage in diesem Gutachten sind dabei die veröffentlichten Prognoseprämissen der VP 2040, die der Basisprognose 2040 (Prognosefall 1 und Grundlage der Bedarfsplanüberprüfung) der VP 2040 zugrunde liegen (vgl. BMDV 2024¹¹). Die **Basisprognose** stellt einen im Hinblick auf die verkehrs-, energie- und klimapolitischen Ziele ambitionierten, aber dennoch realistischen und an absehbaren Entwicklungen orientierten Entwicklungspfad dar. Daher ist sie die Grundlage für die Berechnung der verkehrlichen Wirkungen. Ausgenommen davon sind Annahmen zur Entwicklung des ÖPNV-Angebots. Hierfür gelten die in diesem Gutachten definierten szenarienspezifischen Angebotsmaßnahmen.

¹¹ Die Prognoseprämissen können gesamthaft hier online abgerufen werden:
https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/verkehrsprognose-2040-zusatzdokument-6-2-prognosepraemissen-prognosefall-1-basisprognose-2040.pdf?__blob=publicationFile.

Prognosemodell zur Zusammenführung der Kosten- und Erlössätze mit ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage

Auf Basis der zuvor genannten Datenquellen erfolgte die **Prognose des Finanzierungsbedarfs** bis 2040 mit einem integrierten Modell, bei dem die Kosten- und Erlössätze sowie die dahinterliegenden Angebots- beziehungsweise Nachfragevolumina zusammengeführt werden. So wurde eine valide Datengrundlage für das Basisjahr 2024 und die weiteren Prognosen geschaffen.

Hochrechnung für das Basisjahr 2024

Die sekundär und primär für das Jahr 2023 erhobenen Daten wurden für die Auswertung und Analyse zusammengeführt und plausibilisiert, um eine belastbare und transparente Datenbasis für den Betrachtungszeitraum zu generieren. Die **Betriebsleistung des Jahres 2023** in Fahrzeugkilometern bildet als Grundgesamtheit (differenziert nach Bundesländern und Sparten BUS, TRAM und SPNV) die Basis für die Hochrechnung der erhobenen Daten auf Bundesebene beziehungsweise Landesebene.

Die Ermittlung bundeslandbezogener Abdeckungsgrade¹² zeigt, dass durch das Erhebungskonzept eine breite Abbildung der Branche erreicht und somit eine **valide, repräsentative Datengrundlage** für die Berechnung des zukünftigen Finanzierungsbedarfs auf Bundes- und Landesebene geschaffen wurde.

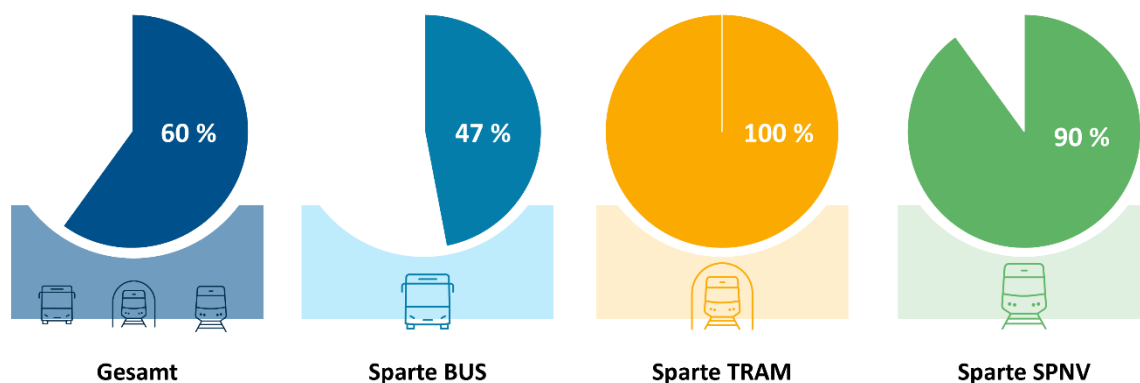


Abbildung 9: Abdeckungsgrad der Erhebung an der Grundgesamtheit 2023 nach Betriebsleistung der Sparten

¹² Der Abdeckungsgrad stellt das Verhältnis zwischen der erhobenen Betriebsleistung und der Betriebsleistung der Grundgesamtheit dar.

Auf dieser Basis wurden dann im nächsten Schritt **Wirtschaftlichkeitsdaten** (Aufwendungen und Erträge) bundeslandspezifisch und je Sparte proportional auf die jeweilige Grundgesamtheit hochgerechnet. Im Ergebnis der Hochrechnung lagen somit **Aufwendungen und Erträge je Bundesland und je Sparte** für den gesamten ÖPNV in Deutschland im Jahr 2023 vor.

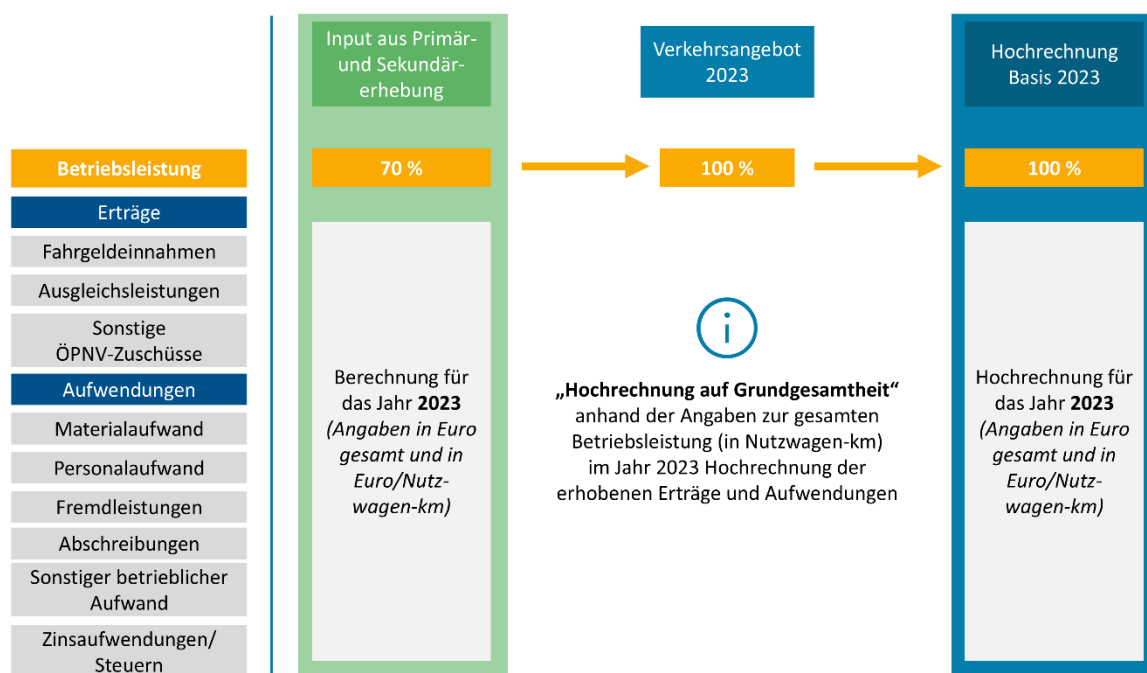


Abbildung 10: Schema der Vorgehensweise der Hochrechnung 2023 aus der Primär- und Sekundärerhebung auf Basis der Grundgesamtheit nach Betriebsleistung

Im letzten Schritt wurden die zuvor ermittelten Leistungs- und Wirtschaftlichkeitsdaten für das Basisjahr 2023 anhand der Preis- beziehungsweise Kostenentwicklung¹³ sowie des Mengengerüsts zunächst **auf das Jahr 2024 leistungsproportional fortgeschrieben**. Hierdurch wird sichergestellt, dass die aktuellsten Leistungsdaten aus dem Jahr 2024 in die weitere Modellierung einfließen. Dieser Schritt war erforderlich, da die Wirtschaftlichkeitsdaten für das aktuell verfügbare Geschäftsjahr 2023 erhoben wurden (siehe Abschnitt „Datenbasis für die Bewertung der Kosten- und Erlössätze“), während die Datenbasis für das ÖPNV-Angebot für das Jahr 2024 vorlag (siehe Abschnitt „Datenbasis für das ÖPNV-Angebot und die ÖPNV-Nachfrage“).

Prognose der Szenarien zwischen 2024 und 2040

Alle Maßnahmen der Szenarien wurden in ihrer jeweiligen Wirkung auf Kosten- und Erlössätze beziehungsweise Angebots- und Nachfrageentwicklungen bewertet. Dabei eingeflossen sind die zuvor dargestellten Prognoseprämissen, Veränderungen in den Input-Daten (unter anderem Effizienzen, Antriebswende, investiver Nachholbedarf) sowie Veränderungen in Verkehrsangebot und -nachfrage. Auf dieser Grundlage erfolgte dann zur Prognose des Finanzierungsbedarfs im deutschen ÖPNV eine leistungsproportionale Fortschreibung der Aufwendungen und Erträge in den betrachteten Szenarien für den Zeitraum von 2024 bis 2040. Die Prognose erfolgte in Jahres-scheiben und differenziert nach Bundesländern und den Sparten BUS, TRAM und SPNV.

¹³ Die Preisentwicklung (zum Beispiel Verbraucherpreis, Personalkosten, Materialkosten, Dieselpreisentwicklung) orientiert sich an der Entwicklung der relevanten Indizes, die über Destatis abrufbar sind (vgl. Abbildung 78 im Anhang).

Ergebnisse



Stimmungsbild der Branche

Durch die Vielzahl durchgeführter Interviews (vgl. Abschnitt „Datenbasis“) wurde ein umfassendes Stimmungsbild der Branche gezeichnet. Anhand dieser Gespräche ließen sich die aktuellen Herausforderungen und Prioritäten der verschiedenen Akteurinnen und Akteure in der Branche klar herausarbeiten. Einige Themen wurden dabei besonders häufig von den Interviewten genannt, was deren Relevanz und Dringlichkeit nochmals unterstreicht.

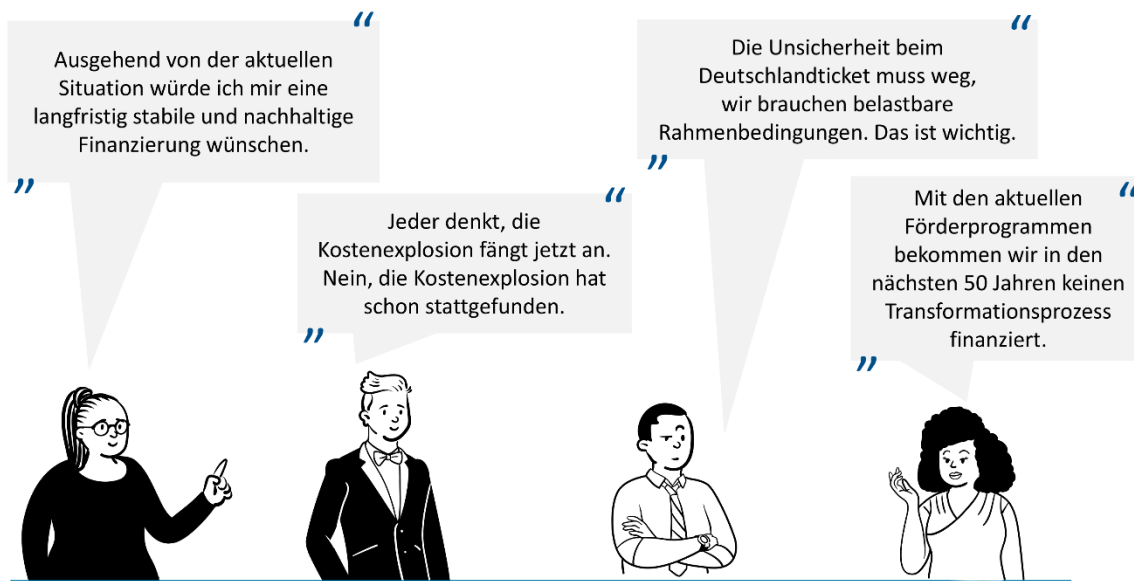


Abbildung 11: beispielhafte Zitate aus den Interviews

Themenschwerpunkte der Aussagen in den Interviews waren insbesondere:

Technologie und Innovation

Die Branche betrachtet **autonomes Fahren** als eine vielversprechende Möglichkeit für die Zukunft, um den Fachkräftemangel zu bewältigen und die **Mobilität** zu verbessern. Während vereinzelt Hinweise auch auf Potenziale in peripheren städtischen Räumen und Zeiten mit schwacher Nachfrage hindeuten, liegen die aktuellen Diskussionen überwiegend auf dem ländlichen Raum, wo die Chancen als besonders vielversprechend eingestuft werden. Allerdings gibt es Bedenken hinsichtlich der hohen Investitionskosten, die in den nächsten zehn bis 15 Jahren voraussichtlich bestehen bleiben. Zudem müssten technische, bürokratische sowie interne Widerstände in den Verkehrsunternehmen überwunden werden.

Die **Digitalisierung** und **Automatisierung**, insbesondere durch künstliche Intelligenz, wird von den Verkehrsunternehmen als vielversprechend anerkannt, um den Aufwand in Verwaltungs- und Kundenbetreuung sowie in der vertrieblichen Abrechnung zu reduzieren. Moderne Fahrzeugsoftware und digitale Fahrkarten verbessern demzufolge die Effizienz und ermöglichen Kosteneinsparungen in Verwaltungs- und Transportsystemen durch Prozessoptimierung und den Übergang zu digitalen Vertriebskanälen.

Gleichzeitig weist die Branche darauf hin, dass die Potenziale von Einsparungen im **Vertrieb** durch politische Rahmenbedingungen und Anforderungen beeinflusst werden. Der politisch gewünschte kostenintensive Betrieb von Kundenzentren und Fahrscheinautomaten an vielen Standorten stellte so beispielsweise erhebliche **Hindernisse für Einsparungen** dar. Langfristige Verpflichtungen erforderten, dass Automaten über Jahre hinweg beibehalten werden, selbst wenn aus betriebswirtschaftlicher Perspektive ein Abbau sinnvoll wäre.

Zudem wurde deutlich artikuliert, dass gerade im Bereich Vertrieb durch eine **Standardisierung und gemeinsame Nutzung von IT-(Hintergrund-)Systemen** künftig großes Effizienzpotenzial realisiert werden könne.

Darüber hinaus wurde gelegentlich der Wunsch nach einer **Standardisierung von Fahrzeugtypen** geäußert, um Kosteneinsparungen zu realisieren. Jedoch stünden diesem Vorhaben oft die spezifischen Anforderungen und Bedingungen der lokalen öffentlichen Auftraggeber entgegen.

Finanzierung und Investitionen

Die **finanzielle Lage des ÖPNV** ist aktuell durch unzureichende Einnahmen, steigende Kosten für Personal, Material, Energie und Bauleistungen sowie strukturelle Defizite geprägt – aktuell noch aufgefangen durch die Ausgleichssystematik nach dem sogenannten ÖPNV-Rettungsschirm im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket. Globale Krisen und die bestehenden Finanzierungsstrukturen verschärfen die Situation dabei zusätzlich. Viele Branchenvertreterinnen und -vertreter befürchten, dass strenge Sparmaßnahmen und eine mögliche Reduzierung des Angebots notwendig werden könnten, was im Widerspruch zum doch eigentlich erforderlichen Angebotsausbau stünde.

Hohe **Investitionskosten** im ÖPNV, verstärkt durch zunehmende Nutzerzahlen ohne höhere Fahrgeldeinnahmen und **unzureichende Fördermittel**, führten laut einigen Branchenvertreterinnen und -vertretern zu einem wachsenden Defizit und erzwingen Einsparungen. Gleichzeitig müsse in Elektromobilität, Digitalisierung und neue Technologien investiert werden, um langfristig wettbewerbsfähig und funktionsfähig zu bleiben. Klare Rahmenbedingungen und langfristige Planbarkeit seien aus Sicht der Branche von wesentlicher Bedeutung.

Einige Interviewte wiesen darauf hin, dass die aktuellen **Förderprogramme** ihrer Meinung nach nicht ausreichten, um die fortdauernde **Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen** zu beenden. Ein Vertreter eines kommunalen Verkehrsunternehmens äußerte exemplarisch, dass die derzeitigen Förderprogramme nicht geeignet seien, um einen langfristigen Transformationsprozess zu finanzieren. Zudem wurden häufig **bürokratische Hürden** und der administrative Aufwand bei der Teilnahme an Förderaufrufen kritisiert. Die Förderprogramme selbst werden dazu oft als intransparent und unübersichtlich wahrgenommen.

Kritisiert wurde auch das häufig komplexe, unübersichtliche Geflecht aus diversen Finanzierungsquellen und -strömen, das die Transparenz und Effizienz der Mittelverwendung erschwere. Dementsprechend forderten einige Gesprächspartnerinnen und -partner ein **einfacheres Finanzierungsmodell** mit mehr Unterstützung von Bund und Ländern für emissionsfreie Antriebe und Infrastruktur, um die Klimaziele zu erreichen und bestehende Finanzierungslücken zu schließen. Dies sahen andere jedoch kritisch und lobten die Klarheit der unterschiedlichen Finanzierungsarten sowie deren Zuordnung.

Personal und Organisation

Nach Meinung der Interviewten stellen die gestiegenen **Personal- und Energiekosten** die größten Kostentreiber dar. Zudem beeinträchtigt der Fachkräftemangel die Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal, sowohl im operativen Bereich als auch in der Verwaltung. Einige Vertreterinnen und Vertreter der Branche äußerten die Sorge, durch diese Themen bei Tarifverhandlungen mit den Gewerkschaften erpressbar zu werden. Diese Entwicklungen erforderten Anpassungen der Finanzierungsstrukturen insgesamt und effizientere Methoden zur Mitarbeitergewinnung, einschließlich der Nutzung externer Rekrutierungskanäle, sowie der Mitarbeiterbindung und der dauerhaften Verbesserung der sogenannten Gesundheitsquote.

Tariflandschaft, (Dritt-)Nutzerfinanzierung und Deutschlandticket

Hinsichtlich ihrer Tarifstrukturen sieht die Branche zwar vielfach die Notwendigkeit einer Preisdifferenzierung und weiterer Vereinfachungen durch das Deutschlandticket und daraus abgeleitete Tarifprodukte, wünscht aber **keine gänzliche Abschaffung der bestehenden Tarifstrukturen**. Vielmehr werden eine einheitliche, nutzungsabhängige Tarifierung sowie Reformen zur Sicherung der Planungssicherheit und finanziellen Stabilität der Verbände angestrebt. Gleichzeitig wird erwartet, dass das Deutschlandticket zur Vereinfachung der Tarif- und Vertriebsstrukturen bei den Verkehrsbetrieben und Verkehrsverbänden beiträgt. Insgesamt müsse auf die Einfachheit in der Nutzung, aber auch auf die Ergiebigkeit aus den Tarifangeboten geachtet werden.

Es wurde vielfach hervorgehoben, dass die Hauptkosten des ÖPNV von den Nutzenden getragen werden sollten, um dessen Finanzierung zu gewährleisten (**Nutzerfinanzierung**). Attraktive Tarife für Pendelnde werden dabei als besonders bedeutsam anerkannt. Es wurde zudem betont, dass an den Kosten orientierte, auskömmliche Fahrpreise entscheidend seien, um eine ausgeglichene Einnahmen-Kosten-Struktur zu erreichen und Angebotskürzungen zu verhindern.

Die Finanzierung durch Dritte (**Drittnutzerfinanzierung**) wird in der Branche als vielversprechende und notwendige Maßnahme zur finanziellen Förderung und auch des Ausbaus der Leistungen im ÖPNV betrachtet. Allerdings sehen die Interviewten politische Widerstände und mangelnde Popularität als Hindernisse für eine erfolgreiche Umsetzung, auch wenn internationale Modelle positive Aspekte aufzeigen. In der Branche diskutierte Modelle sind hier insbesondere **Parkraumbewirtschaftung**, kostenpflichtiges Befahren innerstädtischer Bereiche („**City-Maut**“), stärkere **Besteuerung des motorisierten Individualverkehrs** sowie **Partnerschaftsmodelle**, etwa zur Finanzierung über Lohnkosten beziehungsweise eine Arbeitgeberabgabe.

Das **Deutschlandticket** wird in der Branche zwar anerkannt, führt es doch zu einer erhöhten Fahrgastzahl im ÖPNV. Andererseits stellt es Verkehrsunternehmen jedoch aufgrund vielfach angeführter unzureichender Kompensation der Einnahmeausfälle und finanzieller Unplanbarkeit vor erhebliche Herausforderungen. Außerdem sind zusätzliche Investitionen in IT-Sicherheit und Vertrieb notwendig. Die Unternehmen sehen ihre langfristige Planungssicherheit und Wachstumsfähigkeit durch die gestiegene Abhängigkeit von öffentlichen Mitteln sowie durch fehlende harmonisierte Preisstrukturen und Vertriebswege dauerhaft beeinträchtigt.

Es bestehen Bedenken hinsichtlich zusätzlicher Belastungen, politischer Vorgaben bei Tarifen und Preisen, eingeschränkter unternehmerischer Freiheit und des gefühlten Wertverlusts des ÖPNV durch niedrige Preise. Zur Fortführung des Angebots „Deutschlandticket“ zeigte sich ein breites Meinungsbild von „sofortiger Abschaffung“ bis „dauerhafte Etablierung per Gesetz“. Eine dynamische Anpassung der Ticketpreise anhand eines spezifischen Preisindex wird vielfach als mögliche Lösung vorgeschlagen. Der VDV hat dazu inzwischen konkrete Vorschläge gegenüber Bund und Ländern gemacht.

Strategie und Zukunft des ÖPNV

In der ÖPNV-Branche wird betont, dass für einen zukunftsfähigen ÖPNV gezielte Investitionen in die Infrastruktur, eine nachhaltige Finanzierungsplanung und verstärkte finanzielle Unterstützung durch Bund und Länder wesentlich sind. Gleichzeitig wird angestrebt, die **Abhängigkeit von staatlichen Zuwendungen zu reduzieren** und die Komplexität der Finanzierungsstrukturen zu vereinfachen. Zudem erkennt man in der Standardisierung, insbesondere bei der Beschaffung von Fahrzeugen und IT-Systemen, ein hohes Potenzial zur Kostenreduktion. Als entscheidend sieht die Branche schließlich eine klare politische Unterstützung, um diese Maßnahmen erfolgreich umzusetzen und den ÖPNV so effizienter und attraktiver machen zu können.

Die Umstellung auf **Elektromobilität** erfordert nach Aussagen der Branche erhebliche Anfangsinvestitionen und staatliche Unterstützung, um die Klimaziele zu erreichen und wettbewerbsfähig zu bleiben. Das gelte gleichermaßen für die Fahrzeuge, die Ladeinfrastruktur sowie für Betriebshöfe und Werkstätten. Die entscheidende Rolle des öffentlichen Nahverkehrs für nachhaltige Mobilität in städtischen Gebieten wurde in diesem Zusammenhang vielfach betont. Technische und finanzielle Herausforderungen erschwerten jedoch die Einführung von Elektrobussen besonders, während die Hersteller die Preise für Dieselbusse kontinuierlich erhöhen.

Die Branchenvertreterinnen und -vertreter betonten zudem die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs für **nachhaltige Mobilität überall**, sowohl in städtischen Gebieten als auch in ländlichen Räumen. Das klare Ziel der Branche ist ein moderner, **vernetzter, elektrischer, digitaler und autonomer ÖPNV**, der eine **ähnliche Qualität wie der individuelle Verkehr** bietet, unabhängig von der Finanzstärke der Kommune. Eine klare politische Unterstützung wird als entscheidend angesehen, um diese Ziele zu verwirklichen.

Status quo: aktuelle Lage im deutschen ÖPNV

Die folgende Analyse bietet einen umfassenden Überblick über den **Zustand des ÖPNV in Deutschland im Jahr 2024**. Im Mittelpunkt stehen die aktuelle Angebots- und Nachfragesituation, die finanzielle Lage sowie der daraus resultierende Finanzierungsbedarf.

ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage

Im Jahr 2024 erbrachte der ÖPNV in Deutschland eine Betriebsleistung von rund **3,9 Milliarden Nutzfahrzeug- beziehungsweise Nutzzugkilometern**. Die Verteilung¹⁴ der Betriebsleistung zeigt: Die Sparte BUS dominiert mit einem Anteil von 73 Prozent,¹⁵ gefolgt von den Sparten SPNV mit 19 Prozent und TRAM mit 8 Prozent. Insgesamt wurden **366 Milliarden Sitzplatzkilometer** bereitgestellt, davon entfielen 61 Prozent auf die Sparte SPNV, 28 Prozent auf die Sparte BUS und 11 Prozent auf die Sparte TRAM.

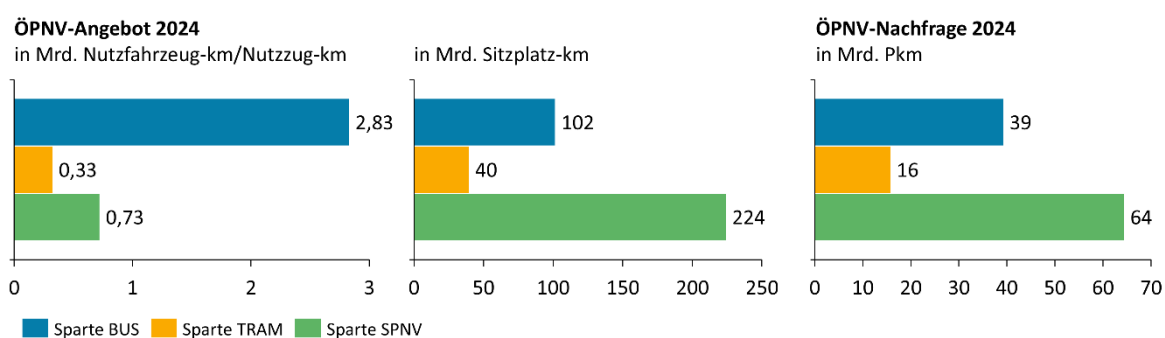


Abbildung 12: ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage 2024

Dieses Angebot ermöglichte **11,8 Milliarden Fahrgastfahrten** und **119,8 Milliarden Personenkilometer**. Besonders hervorzuheben: Über die Hälfte (53 Prozent) dieser Leistung wurde im SPNV erbracht – ein klarer Beleg für die zentrale Rolle der Schiene in der Personenmobilität. Die Sparten BUS und TRAM leisteten 33 Prozent beziehungsweise 13 Prozent, On-Demand-Angebote trugen weitere 330 Millionen Personenkilometer bei. Mit rund **260.000 Beschäftigten** ist die Branche nicht nur systemrelevant, sondern auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und Rückgrat für urbane wie regionale Mobilität.

¹⁴ In der Darstellung von Anteilen wurde auf ganze Prozentwerte gerundet. Mögliche Differenzen zu 100 Prozent, hier beispielsweise über alle Sparten, sind entsprechend rundungsbedingt aufgrund der gewählten Darstellung. Dies gilt auch für alle weiteren Darstellungen im Rahmen dieses Gutachtens.

¹⁵ Hinzu kamen 3 Millionen Betriebsstunden im On-Demand-Verkehr, die zusätzlich zur Grundversorgung beitrugen und bei den finanziellen Kennzahlen ebenfalls unter der Sparte BUS gefasst sind.

Finanzierung: Die Schere zwischen Aufwand und Erlösen öffnet sich weiter

Im Jahr 2024 summierten sich die **Aufwendungen** für den ÖPNV auf 38,9 Milliarden Euro. Davon entfielen auf die Sparte BUS 43 Prozent, auf die Sparte SPNV 39 Prozent und auf die Sparte TRAM 17 Prozent.

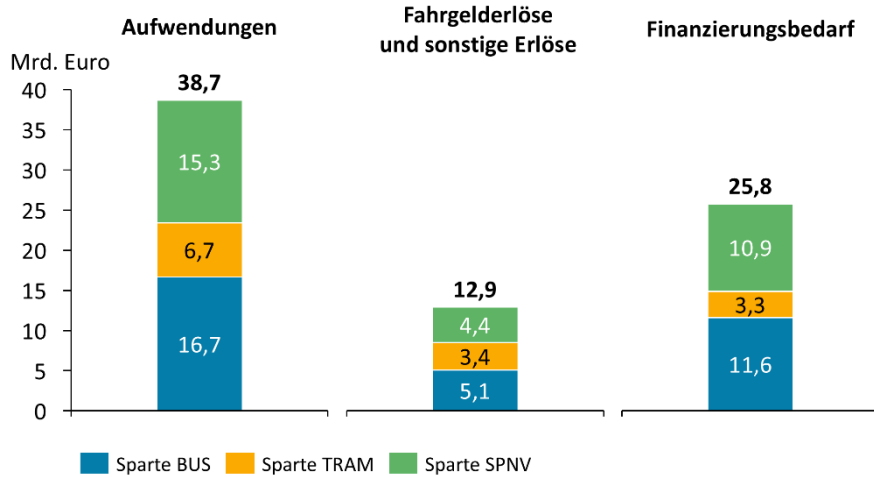


Abbildung 13: Aufwendungen, Erlöse und ÖPNV-Finanzierungsbedarf 2024 in Milliarden Euro

Die **Einnahmeseite** blieb hingegen mit 13,0 Milliarden Euro an Fahrgeldern und sonstigen Erlösen (zum Beispiel Werbung, Vermietung, Werkstatteleistungen) begrenzt, davon entfielen 39 Prozent auf die Sparte BUS, 34 Prozent auf die Sparte SPNV und 26 Prozent auf die Sparte TRAM. Ein Hauptgrund für den relativ niedrigen Erlösanteil liegt in der Preisdeckelung durch das Deutschlandticket – sie begrenzt die Möglichkeiten zur Einnahmesteigerung erheblich.

Der daraus resultierende **Finanzierungsbedarf im Jahr 2024 betrug 26 Milliarden Euro** – davon entfielen 44 Prozent auf die Sparte BUS, 42 Prozent auf die Sparte SPNV und 13 Prozent auf die Sparte TRAM. Vergleicht man diesen Bedarf mit den Prognosen des Leistungskostengutachtens aus dem Jahr 2021, dann ergibt sich eine erhebliche Abweichung: Statt des damals erwarteten Finanzierungsbedarfs in Höhe von 15 Milliarden Euro liegt der tatsächliche Bedarf für 2024 um 11 Milliarden Euro höher (vgl. folgende Abbildung). Die Ursachen hierfür liegen insbesondere in stark gestiegenen Personal- und Energiekosten (plus 6 Milliarden Euro) sowie in signifikanten Einnahmerückgängen (plus 5 Milliarden Euro), unter anderem durch das Deutschlandticket.

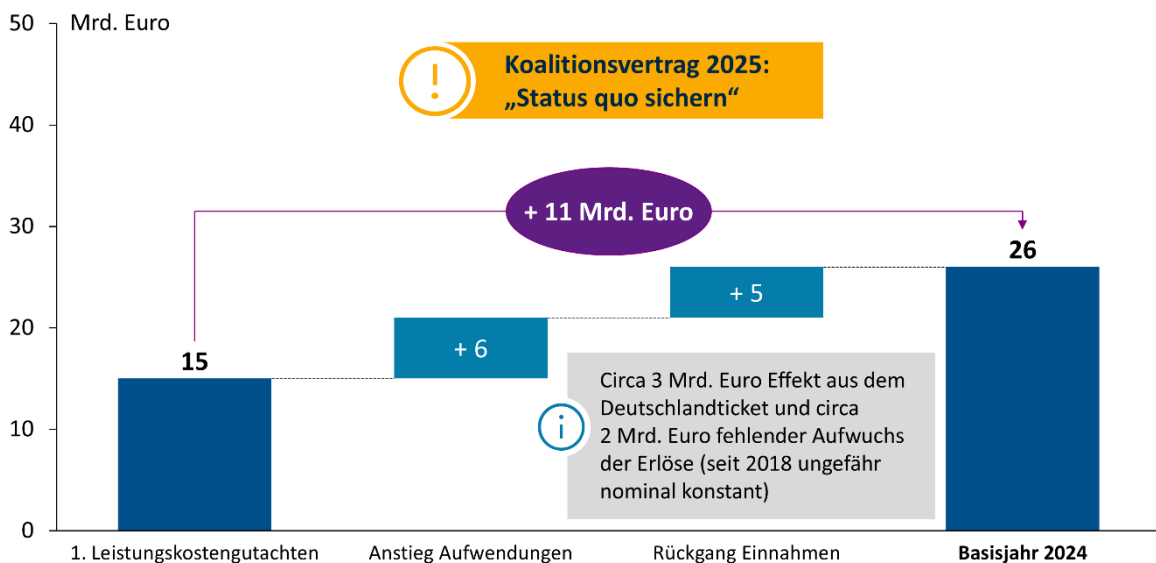


Abbildung 14: Entwicklung des ÖPNV-Finanzierungsbedarfs für 2024 in Milliarden Euro

Finanzierungsstruktur 2024: Wer trägt welchen Anteil?

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die gesamten **Aufwendungen für den ÖPNV in Deutschland im Jahr 2024 rund 39 Milliarden Euro** betragen. Die Finanzierung des ÖPNV im Jahr 2024 setzt sich zu 12 Milliarden Euro aus Fahrgeldeinnahmen und zu 0,6 Milliarden Euro aus sonstigen Erlösen zusammen. Die **Erlöse decken damit nur rund 33 Prozent der Gesamtkosten**. Die restlichen **rund 26 Milliarden Euro** wurden **aus öffentlichen Mitteln** getragen. Dabei entfallen auf den Bund circa 11 Milliarden Euro (davon erhält er etwa 5,3 Milliarden Euro als Trassen- und Stationsentgelte zurück), auf die Länder rund 5 Milliarden Euro und auf die Kommunen circa 10 Milliarden Euro.

Wird der Bundesanteil um die Trassen- und Stationsentgelte ergänzt, entfallen auf den **Bund** etwa 28 Prozent, einschließlich Regionalisierungsmitteln und GVFG-Mitteln sowie Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket. Die **Länder** tragen circa 24 Prozent, unter anderem über Mittel für die ermäßigte Beförderung mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr, die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV sowie für zusätzliche Tarifmaßnahmen. Die **kommunale Ebene** schließlich trägt mit circa 48 Prozent den größten Anteil an der ÖPNV-Finanzierung, insbesondere durch Betriebskostenzuschüsse, Kreisumlagen und Verlustübernahmen im steuerlichen Querverbund.

	Nomineller Finanzierungsbedarf (ohne Berücksichtigung Rückfluss Trassen- und Stationsentgelte an Bund)	Nettofinanzierungsbedarf (mit Berücksichtigung Rückfluss Trassen- und Stationsentgelte an Bund)
ÖPNV-Finanzierungsbedarf öffentliche Hand	26 Mrd. Euro	20,7 Mrd. Euro
Davon Bund	11 Mrd. Euro 42 %	5,7 Mrd. Euro 28 %
Davon Bundesländer	5 Mrd. Euro 19 %	5 Mrd. Euro 24 %
Davon Kommunen	10 Mrd. Euro 39 %	10 Mrd. Euro 48 %

Abbildung 15: Deckung des Finanzierungsbedarfs im Status quo 2024 durch Bund, Länder und Kommunen

Das Gutachten ermittelt den notwendigen Finanzierungsbedarf basierend auf den Aufwendungen und Erträgen der Branche grundsätzlich in der **Logik der Gewinn- und -Verlust-Rechnung (GuV)**. Die für den Status quo dargestellten Finanzierungsanteile von Bund, Ländern und Kommunen wurden entsprechend der Doppik ermittelt. Im Gegensatz zur kameralistischen Betrachtung wurden dafür öffentliche Mittel aus Investitionsförderprogrammen des Jahres 2024 entlang der jeweiligen Bindungsfristen dieser Mittel jahresscharf dargestellt, die sich wiederum aus den Abschreibungshorizonten der geförderten Anlagen ergeben.

So wird eine Auszahlung von Fördermitteln zur Anschaffung von Schienenfahrzeugen im Stichjahr 2024 im Wert von beispielsweise 1 Million Euro über die folgenden 20 Jahre, also von 2024 bis 2038, zu je fünfzigtausend Euro bei der Deckung des Finanzierungsbedarfs berücksichtigt. Aufgrund der Betrachtung der Nettobilanzierung sind vor 2024 ausgezahlte Fördermittel für Investitionen bereits direkt in den Aufwendungen für Abschreibungen negativ berücksichtigt und damit auch nicht Teil des Finanzierungsbedarfs.

Der Großteil der Finanzierungsbeiträge, der für konsumtive Zwecke eingesetzt wird, ist zwischen doppischer und kameralistischer Perspektive deckungsgleich.

Fazit und Bedeutung für die Zukunft

Die Analyse des Jahres 2024 zeigt klar: Der **ÖPNV steht vor massiven finanziellen Herausforderungen**. Das bestehende Finanzierungsmodell stößt an seine Grenzen – sowohl durch strukturelle Kostensteigerungen als auch durch die politisch gewollte Deckelung von Fahrpreisen.

Die Finanzierungsverantwortung der drei Ebenen Bund, Länder und Kommunen ist zumindest unscharf. Der Beitrag der Branche und deren Gesellschafterinnen und Gesellschafter kommt nicht ausreichend zur Geltung.

Diese Bestandsaufnahme bildet den **Ausgangspunkt für die weiteren Betrachtungen** in den Szenarien *Modernisierung 2040* und *Deutschlandangebot 2040*. Ab dem Jahr 2025 entwickeln sich Angebot, Nachfrage, Kosten und Finanzierungsbedarf in diesen Szenarien unterschiedlich weiter.

Szenario *Modernisierung 2040*: Substanz erhalten – Zukunft sichern

Strategischer Rahmen und Zielsetzung

Ausgehend von den Zielen des Koalitionsvertrags, der sowohl die Sicherung des heutigen ÖPNV-Angebots als auch die Schaffung von Handlungsspielräumen für neue Verkehrsangebote fordert, verfolgt das Szenario *Modernisierung 2040* eine konsequente Umsetzung dieser strategischen Ausrichtung. Ziel ist es, den ÖPNV als Rückgrat klimafreundlicher Mobilität langfristig zu sichern, substanzielle Qualitätsdefizite zu beseitigen und die bestehende Infrastruktur sowie den Betrieb zukunftsfest aufzustellen.

Das Szenario ermittelt auf dieser Grundlage den **finanziellen und strukturellen Mindestbedarf zur dauerhaften Sicherstellung eines hochwertigen ÖPNV-Angebots** in Deutschland. Gleichzeitig bildet es die Grundlage für die umfassende Modernisierung, Digitalisierung und Dekarbonisierung des Systems bis zum Jahr 2040.

Konkret bedeutet das die Umsetzung der folgenden Maßnahmen:

- Der Sanierungsstau bei der Infrastruktur wird vollständig abgebaut,
- Betriebshöfe und Werkstätten werden modernisiert,
- Fahrzeugflotten werden dekarbonisiert und modernisiert und
- Prozesse werden umfassend digitalisiert und automatisiert.

Das Szenario *Modernisierung 2040* stellt damit den Mindestbedarf für einen zukunftsfähigen, qualitativ hochwertigen ÖPNV in Deutschland dar – es sichert nicht nur den Status quo, sondern **hebt den ÖPNV auf ein neues Qualitätsniveau**.

Ausgestaltungsparameter	Szenario <i>Modernisierung 2040</i>
Verkehrsangebot	<ul style="list-style-type: none">- Signifikante Verbesserung der ÖPNV-Qualität durch Modernisierung von Fahrzeugen und Infrastruktur- Punktueller ÖPNV-Angebotsausbau gegenüber 2024 durch Umsetzung der Vorhaben im GVFG-Bundesprogramm
Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none">- Antriebswende bei Bussen und im SPNV mit zügigem, gleitendem Austausch der Gesamtflotten durch emissionsfreie Fahrzeuge- Errichtung der zugehörigen Ladeinfrastruktur (inklusive Inselladung im SPNV)- Ertüchtigung beziehungsweise Neubau zahlreicher Betriebshöfe und Werkstätten- Komplettumsetzung Infrastrukturmaßnahmen und Angebotserweiterungen aus aktuellen Investitionsprogrammen
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none">- Kompletter Abbau des Sanierungsstaus an Investitionen (sogenannter Nachholbedarf; vgl. die unter anderem vom VDV beauftragte Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem“ des Deutschen Instituts für Urbanistik [Difu]) Ersatzinvestitionen (Gründerneuerung) werden ebenfalls bedarfsgerecht ausgeführt- Vollumsetzung aller GVFG-Projekte mit Baubeginn bis 2028

Abbildung 16: Überblick über die Maßnahmen im Szenario *Modernisierung 2040*

Herausforderungen vor dem Hintergrund der aktuellen Situation

Die **Betriebskosten** im ÖPNV sind in den letzten Jahren infolge massiver Preissteigerungen deutlich überproportional gestiegen – insbesondere im Personal- und Energiebereich. Parallel dazu führten die Coronapandemie und die Einführung des Deutschlandtickets zu erheblichen Rückgängen auf der Ertragsseite. Diese Rückgänge wurden durch Sondermaßnahmen der öffentlichen Hand kompensiert – dazu zählt der sogenannte ÖPNV-Rettungsschirm im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes genauso wie das Deutschlandticket – ebenso im RegG geregelt. Die **strukturelle Schere** zwischen Aufwendungen und tatsächlich durch Kundinnen und Kunden erzielten Einnahmen hat sich damit **signifikant weiter geöffnet** und belastet die Systemstabilität bereits im Status quo.

Vor diesem Hintergrund betrachtet das Szenario *Modernisierung 2040* die betriebswirtschaftlichen Aufwendungen und zu erwartenden Erlöse bis zum Jahr 2040, die erforderlich sind, um den ÖPNV qualitativ auf dem heutigen Niveau zu halten, substanziell weiterzuentwickeln und dauerhaft durch Erfolge im Kundenmarkt weniger abhängig von öffentlichen Haushalten zu machen.

Infrastruktur: investieren statt verwalten

Ein zentrales Element der Modernisierungsstrategie ist die vollständige **Auflösung des bestehenden Sanierungsstaus** in der Verkehrsinfrastruktur. Laut einer im Jahr 2023 veröffentlichten Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu), entstanden unter anderem im Auftrag des VDV, beträgt der aktuelle **Investitionsrückstand rund 24 Milliarden Euro**¹⁶. Im Szenario wird unterstellt, dass dieser Nachholbedarf bis spätestens 2040 vollständig behoben werden könnte. Neben der Erhaltung der Substanz werden auch bedarfsgerechte Ersatzinvestitionen vorgenommen. Ziel ist es, bis 2040 einen Zustand herzustellen, in dem der ÖPNV infrastrukturtechnisch voll erneuert ist – ohne weiteren Nachholbedarf.

Fahrzeugflotten: Dekarbonisierung und Qualitätssprung

Für eine nachhaltige Angebotsqualität ist die **Erneuerung und Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten** zwingend erforderlich:

- Busse werden gemäß der Clean Vehicles Directive (CVD) sukzessive durch emissionsfreie Fahrzeuge ersetzt
- U-Bahnen, Stadtbahnen und Straßenbahnen werden mit energieeffizienteren, barrierefreien und komfortableren Fahrzeugen modernisiert
- Im SPNV werden Dieseltriebfahrzeuge vollständig durch batterieelektrische beziehungsweise wasserstoffbasierte Systeme abgelöst.

Bis zum Jahr 2040 werden 84 Prozent der Betriebsleistung der Sparte BUS, 100 Prozent der Betriebsleistung der Sparte TRAM und 94 Prozent der SPNV-Betriebsleistung emissionsfrei erbracht. Begleitet wird dies durch den Ausbau der Lade- und Wasserstoffinfrastruktur, die Modernisierung von Betriebshöfen und Werkstätten sowie gezielte Digitalisierungsmaßnahmen zur Effizienzsteigerung im Betrieb.

¹⁶ Online abrufbar unter <https://difu.de/publikationen/2023/investitionsbedarfe-fuer-ein-nachhaltiges-verkehrssystem>.

Gezielter Ausbau: Qualität stärken, punktuell erweitern

Das Szenario *Modernisierung 2040* fokussiert sich bewusst auf Bestandssicherung und Qualitätsverbesserung. Das Verkehrsangebot bleibt – mit Ausnahme von punktuellen Angebotsausweitungen durch bereits in der Umsetzung begriffene Investitionsvorhaben aus dem GVFG-Bundesprogramm – nahezu konstant. Alle GVFG-Vorhaben mit Baubeginn bis 2028 werden in diesem Szenario umgesetzt. Daraus ergeben sich ein moderater Anstieg der **Betriebsleistung** um 1 Prozent bis 2040 sowie ein Zuwachs der **Sitzplatzkilometer** um 2,7 Prozent.

Wachstum der Nachfrage

Die Investitionen wirken: Die Attraktivitätssteigerung in Verbindung mit demografischen und politischen Entwicklungen führt zu einem **Nachfrageanstieg um 6 Prozent bis 2040**. Mehr Menschen werden den ÖPNV nutzen, weil er zuverlässiger, moderner und klimafreundlicher ist.

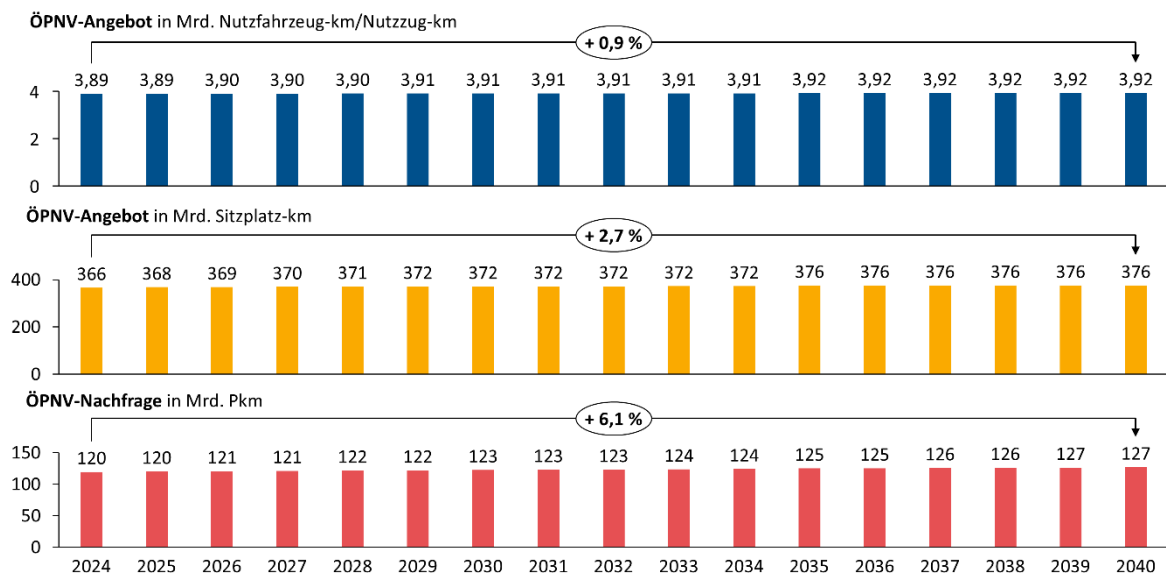


Abbildung 17: Entwicklung von ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Szenario Modernisierung 2040

Die Modernisierung des ÖPNV führt zu einer konstanten **Reduktion der CO₂-Emissionen** im Verkehr. Dabei sind zwei zentrale Faktoren entscheidend:

- Die Verlagerung von Verkehren vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum ÖPNV, die sich in der Nachfragesteigerung widerspiegelt
- Die konsequente Umsetzung des Transformationspfads zur Elektrifizierung des ÖPNV

Insgesamt können somit die Scope-1-Emissionen – also die Emissionen, die direkt dem Betrieb des ÖPNV zuzurechnen sind, ohne Berücksichtigung von Vorprodukten – bis zum Jahr 2040 um 2,4 Millionen Tonnen CO₂ jährlich reduziert werden.

ÖPNV als Wirtschaftsfaktor

Der ÖPNV ist nicht nur Daseinsvorsorge, sondern spielt als **Wirtschaftsfaktor und Treiber von Arbeitsplätzen** eine zentrale Rolle vor Ort. Dabei wirkt der ÖPNV indirekt als Nachfrager industrieller Erzeugnisse aber auch direkt als Arbeitgeber von Tausenden Menschen deutschlandweit.

Im Szenario *Modernisierung 2040* steigt der Bedarf von Fahrzeugen und Beschäftigten bis 2040 konstant an. So wächst der **Gesamtfuhrpark** durch den zusätzlichen Einsatz von TRAM- und SPNV-Fahrzeugen von 89.700 auf 90.700 Fahrzeuge.

Die **Zahl der Beschäftigten** erhöht sich von 259.000 Vollzeitäquivalenten im Jahr 2024 auf 294.500 im Jahr 2040. Zentraler Faktor dabei ist der steigende Bedarf an Fahrpersonal in allen Sparten sowie der weiter steigende Personalbedarf an Fachkräften im technischen Dienst und in der Verwaltung. Dies wird durch den punktuellen Angebotsausbau getrieben sowie durch einen teilweisen Rückgang in der Nettoarbeitszeit.

	Status quo 2024	Szenario <i>Modernisierung 2040</i>
Beschäftigte (VZÄ)	259.000	294.500
Fahrdienst BUS	106.000	111.700
Fahrdienst TRAM	15.000	16.400
Fahrdienst SPNV	24.000	27.000
Technischer Dienst	65.000	79.500
Verwaltung	49.000	59.900
Fuhrpark (Anzahl Fahrzeuge)	89.700	90.700
BUS	59.900	59.900
TRAM	9.200	9.500
SPNV	20.600	21.300

Abbildung 18: Entwicklung Anzahl Beschäftigte und Fuhrpark im Szenario *Modernisierung 2040*

Finanzierungsbedarf bis 2040: investieren für Wirkung

Um das Szenario *Modernisierung 2040* umzusetzen, steigt der öffentliche Finanzierungsbedarf im Jahr 2040 auf 49 Milliarden Euro – ein Plus von 23 Milliarden Euro gegenüber 2024. Die Ursachen des Anstiegs lassen sich folgendermaßen aufschlüsseln:

- 14 Milliarden Euro durch Kostensteigerungen entlang der allgemeinen Inflationserwartung in Höhe von 2 Prozent pro Jahr. Dies entspricht einem höheren Finanzierungsbedarf von 0,6 Milliarden Euro pro Jahr.
- 6 Milliarden Euro durch spezifische Kostensteigerungen, zum Teil über die allgemeine Inflationserwartung hinaus, vor allem für Personalaufwand, während sich die Aufwendungen für Energie durch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten deutlich moderater entwickeln
- 9 Milliarden Euro durch gezielte Qualitätsoffensiven: Infrastruktur, Fahrzeuge, Digitalisierung

Teilweise gegenfinanziert werden die Kostensteigerungen durch 6 Milliarden Euro an Mehreinnahmen aus Nachfragewachstum und inflationsbedingten Tarifierpassungen.

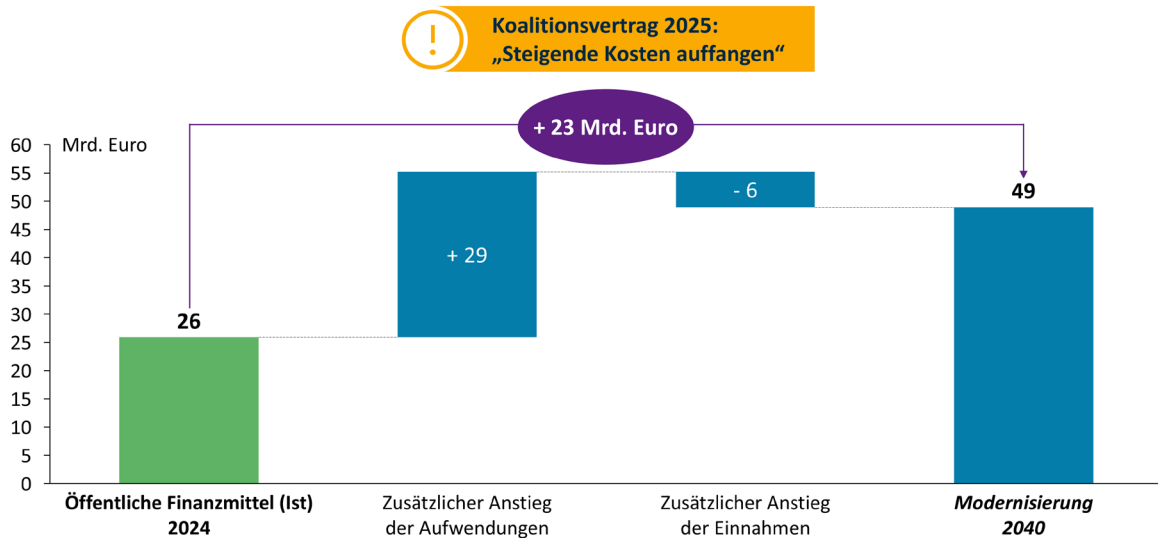


Abbildung 19: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Szenario *Modernisierung 2040* in Milliarden Euro

Der erforderliche **jährliche Zuwachs** an öffentlichen Mitteln liegt damit bei **durchschnittlich 1,44 Milliarden Euro** – davon sind allein 0,6 Milliarden Euro inflationsbedingt.

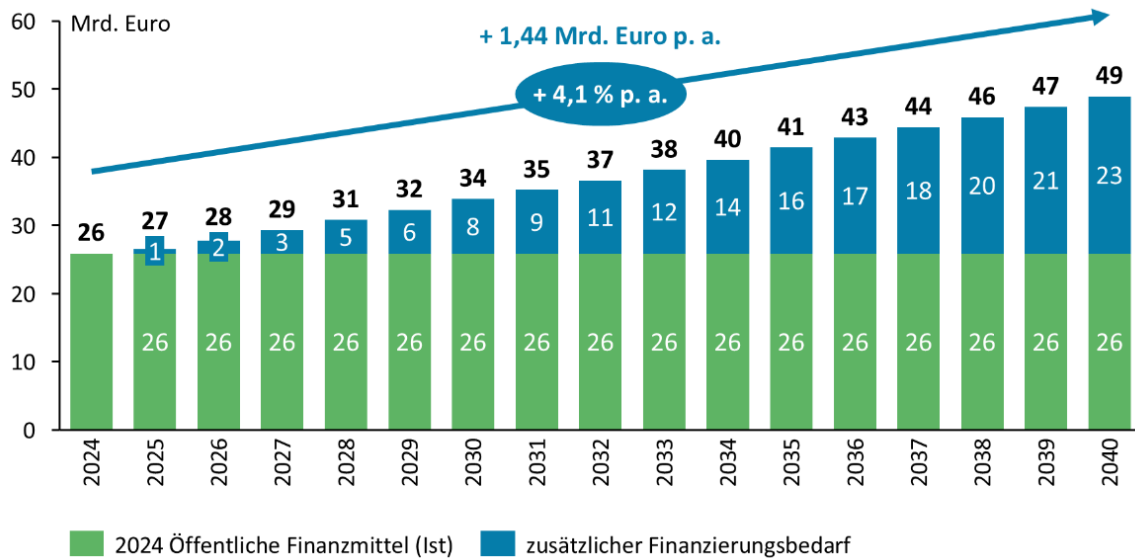


Abbildung 20: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Im Ergebnis öffnet sich die Deckungslücke weiter – die öffentliche Finanzierung steigt bis 2040 auf über 70 Prozent der Gesamtaufwendungen.

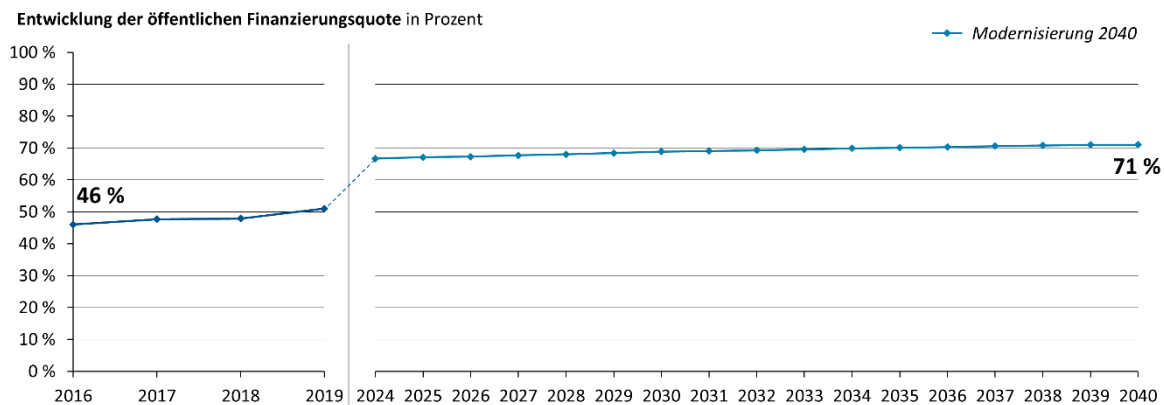


Abbildung 21: Entwicklung der öffentlichen Finanzierungsquote im Szenario Modernisierung 2040

Das Szenario *Modernisierung 2040* zeigt somit klar: Ein leistungsstarker, klimafreundlicher ÖPNV selbst auf heutigem Niveau ist nicht zum Nulltarif zu haben. Nur mit substanziellen, dauerhaft wachsenden Mitteln kann Deutschland die Qualität des öffentlichen Verkehrs sichern und zukunftsfähig gestalten.

Szenario *Deutschlandangebot 2040* – Mobilität für alle und überall

Zielbild: gleichwertige Mobilität im ganzen Land

„**Spielräume für neue Verkehre schaffen**“ – dieses Leitmotiv aus dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung bildet die strategische Grundlage für das Szenario *Deutschlandangebot 2040*. Aufbauend auf dem Szenario *Modernisierung 2040*, das den Erhalt und die qualitative Aufwertung des bestehenden ÖPNV sichert, geht das *Deutschlandangebot* den entscheidenden Schritt weiter: Es zielt auf einen **substanziellen Ausbau des Verkehrsangebots**, das allen Menschen in Deutschland ein flächendeckend attraktives, bedarfsgerechtes und klimafreundliches ÖPNV-Angebot zur Verfügung stellt.

Das Szenario verfolgt **drei zentrale Ziele**:

- Flächendeckende Erreichbarkeit durch bundesweit einheitliche Mindestbedienstandards in Anlehnung an Standards aus der Schweiz und aus Österreich
- Klimaschutz und Dekarbonisierung durch massive Angebotsausweitung bei gleichzeitig emissionsfreiem Betrieb
- Strukturelle Gerechtigkeit und Teilhabe durch die Anbindung peripherer und ländlicher Räume mit einem angemessenen Bedienstandard

Das *Deutschlandangebot 2040* baut vollständig auf dem Szenario *Modernisierung 2040* auf. Sämtliche Maßnahmen zum Erhalt, zur Digitalisierung und zur Dekarbonisierung des Bestandsangebots aus letzterem Szenario sind daher im *Deutschlandangebot* inkludiert. Hinzu kommt ein systematischer Ausbau auf allen Ebenen des ÖPNV.

Ausgestaltungsparameter	Szenario <i>Deutschlandangebot 2040</i>
Verkehrsangebot	<ul style="list-style-type: none">- Flächendeckende Taktverdichtung des Busangebots entsprechend von Mindestbedienstandards nach Kreistypen: Orientierung an der Taktdichte in der Schweiz- Angebotsverdichtung des Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Verkehrs um 40 Prozent sowie Fahrplanbeschleunigung um 5 Prozent- Umsetzung des Deutschlandtakts im SPNV und Anschlussicherung innerhalb des SPV
Fahrzeuge	<p>Sämtliche Maßnahmen des Szenarios <i>Modernisierung 2040</i>:</p> <ul style="list-style-type: none">- Antriebswende bei Bussen und im SPNV mit zügigem, gleitendem Austausch der Gesamtflotten durch emissionsfreie Fahrzeuge- Errichtung der zugehörigen Ladeinfrastruktur (inklusive Inselladung im SPNV)- Ertüchtigung beziehungsweise Neubau zahlreicher Betriebshöfe und Werkstätten- Komplettumsetzung Infrastrukturmaßnahmen und Angebotserweiterungen aus aktuellen Investitionsprogrammen
Infrastruktur	<p>Sämtliche Maßnahmen des Szenarios <i>Modernisierung 2040</i>:</p> <ul style="list-style-type: none">- Kompletter Abbau des Sanierungsstaus an Investitionen (sogenannter Nachholbedarf; vgl. die unter anderem vom VDV beauftragte Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem“ des Deutschen Instituts für Urbanistik [Difu]) Ersatzinvestitionen (Gründerneuerung) werden ebenfalls bedarfsgerecht ausgeführt- Vollumsetzung aller GVFG-Projekte mit Baubeginn bis 2028

Abbildung 22: Überblick über die Maßnahmen im Szenario *Deutschlandangebot 2040*

Konkrete Ausbauschritte im Deutschlandangebot 2040

Die Angebotsverbesserungen greifen ineinander und setzen in den Sparten die folgenden bedarfsgerechten Schwerpunkte.

Sparte BUS: Etablierung bundesweiter Mindestbedienstandards

- Taktverdichtungen zur Aufwertung aller BUS-Haltestellen, differenziert nach siedlungsstrukturellen Kreistypen (basierend auf der Klassifikation des BBSR: kreisfreie Großstadt, städtischer Kreis, ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen, dünn besiedelter ländlicher Kreis) und Tageszeit
- Integrierte Betrachtung mit TRAM und SPNV: Erfüllt eine Haltestelle bereits den Mindeststandard durch andere Sparten, erfolgt keine weitere Verdichtung
- In ländlichen Räumen: Zusätzliches Angebot durch Einsatz von Kleinbussen mit maximal acht Sitzplätzen, flexibel, digital bestellbar (On-Demand-Angebot)
- Im Ergebnis steht eine **Verdreifachung der Busfahrleistung**, verbunden mit einem Zuwachs von **170 Prozent** beim **Sitzplatzangebot**

Sparte TRAM: Verdichtung und Beschleunigung

- Plus 40 Prozent Fahrplanleistung im Bereich der Sparte TRAM, proportional zum Bedarf entlang der heutigen Leistung
- Fahrplanbeschleunigung um 5 Prozent durch digitale Steuerung, optimierte Ampelschaltungen und Priorisierung im Mischverkehr
- Ausbau bestehender Liniennetze, vor allem in Metropolregionen

Sparte SPNV: volle Umsetzung des Deutschlandtakts (auf Basis der Verkehrsprognose 2040 inklusive Zielfahrplan zum dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtakts [BMDV 2022]¹⁷)

- Damit Umsetzung zentraler Infrastrukturmaßnahmen, unter anderem:
 - Streckenreaktivierungen (zum Beispiel in Bayern, Nordrhein-Westfalen, Brandenburg)
 - Neue Stationen im S-Bahn- und Regionalnetz
 - Durchbindungen (zum Beispiel tangentielle Verkehre, stadtregionale Netze)
 - Bessere Umsteigebeziehungen und Fahrzeitverkürzungen durch Ausbau der Bahnknoten
- Konkrete Beispiele:
 - Studenttakt Schwerin – Hamburg/Berlin
 - Rhein-Ruhr-Express (unter anderem 15-Minuten-Takt Köln – Dortmund)
 - S-Bahn-Vernetzungen Rhein-Neckar, Stuttgart, Münster, Osnabrück
- Im Ergebnis steht ein **Plus von 26 Prozent** bei der **SPNV-Fahrplanleistung** gegenüber 2024

Maßgeblich für den Angebotsausbau in der Sparte BUS sind **Mindestbedienstandards**. Die Mindestbedienstandards definieren für jede Haltestelle einen Mindesttakt, der durch verschiedene Verkehrsmittel erfüllt werden kann.

¹⁷ Online abrufbar unter: https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSxy/f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf

Die Mindestvorgaben sind zwischen den Tagen Montag bis Freitag und Samstag/Sonntag sowie Tag- und Nachtverkehr differenziert und ermöglichen ein attraktives Angebot in allen Regionen und Zeiten. Auf diese Weise wird für das *Deutschlandangebot 2040* ausgehend vom bestehenden Verkehrsangebot 2024 das Angebot dort gezielt verdichtet, wo es noch nicht den definierten Mindeststandards entspricht. Dabei werden die unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen der Regionen berücksichtigt: Für ein qualitativ hochwertiges Angebot ohne Überkapazitäten wird die **Verdichtung in den ländlichen Kreistypen mit Kleinbussen als On-Demand-Flächenverkehr** mit bis zu maximal acht Sitzplätzen umgesetzt. Dadurch wird ein attraktives Angebot bei gleichzeitiger Bedarfssteuerung sichergestellt. Auch in städtischen Räumen wird das Angebot in Zeiten und Räumen verdichtet, in denen die Mindeststandards noch nicht erfüllt sind.

	Mo – Fr, 6 – 22 Uhr	Sa/So, 6 – 22 Uhr	Mo – So, 22 – 6 Uhr
Kreisfreie Großstadt	III 10 min Bus 20 min Tram 40 min SPNV	IV 20 min Bus 40 min Tram 60 min SPNV	V 40 min Bus 60 min Tram 120 min SPNV
Städtischer Kreis	IV 20 min Bus 40 min Tram 60 min SPNV	V 40 min Bus 60 min Tram 120 min SPNV	V 40 min Bus 60 min Tram 120 min SPNV
Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	V 40 min Bus 60 min Tram 120 min SPNV	VI 60 min Bus 120 min Tram 120 min SPNV	VI 60 min Bus 120 min Tram 120 min SPNV
Dünn besiedelter ländlicher Kreis	V 40 min Bus 60 min Tram 120 min SPNV	VI 60 min Bus 120 min Tram 120 min SPNV	VI 60 min Bus 120 min Tram 120 min SPNV

Abbildung 23: Definition der Mindestbedienstandards in Haltestellenkategorien je Kreistyp und Tageszeit

Die **siedlungsstrukturellen Kreistypen** gehen auf eine Klassifikation des Bundesamts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zurück und teilen alle Kreise und kreisfreien Städte in Deutschland in die Kategorien „Kreisfreie Großstadt“, „Städtischer Kreis“, „Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen“ sowie „Dünn besiedelter ländlicher Kreis“ ein. Die für das Szenario *Deutschlandangebot 2040* definierten Mindestbedienstandards für die einzelnen Kreistypen orientieren sich dabei an der durchschnittlichen Angebotsdichte des ÖPNV in der Schweiz in den jeweiligen Kreistypen.

Somit wurde für jeden Kreistyp sowie für jede Tageszeit eine **Haltestellenkategorie** (I bis VI) als Mindeststandard definiert. Die Haltestellenkategorie gibt wiederum vor, wie oft BUS, TRAM und SPNV mindestens verkehren müssen. Konkret bedeutet dies am Beispiel an einer Haltestelle in einer kreisfreien Großstadt an den Tagen Montag bis Freitag von 6 Uhr bis 22 Uhr, dass dort entweder mindestens alle zehn Minuten ein Bus fahren muss, alle 20 Minuten eine Tram oder alle 40 Minuten ein Zug des SPNV. Im *Deutschlandangebot 2040* wird sichergestellt, dass dieses Mindestangebot bundesweit zur Verfügung steht.

ÖPNV-Güteklassen: Messbarkeit eines leistungsstarken, effizienten ÖPNV für alle und überall

Der ÖPNV soll allen Menschen unabhängig vom Wohnort ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen. Um die Angebotsqualität regional und räumlich zu bewerten, können sogenannte **Güteklassen** herangezogen werden. Dabei wird bevölkerungsgewichtet ermittelt, wie gut der durchschnittliche Zugang zum ÖPNV ist. Die Bewertung erfolgt anhand der Haltestellenkategorie, die die Angebotsdichte des ÖPNV widerspiegelt, sowie der Laufrichtung zur jeweiligen Haltestelle. Damit wird neben der Taktung des ÖPNV-Angebots ebenso die Dichte des Haltestellennetzes berücksichtigt. Dadurch kann die Angebotsqualität regional differenziert bewertet und sichergestellt werden, dass auch die Anbindung der ländlichen Räume gewährleistet ist. Für das *Deutschlandangebot* wurden die Güteklassen im Status quo sowie für das Jahr 2040 ausgewertet. Dabei

wurde für jeden Kreis deutschlandweit in Abhängigkeit der Güteklassen eine Durchschnittsnote angelehnt an das Schulnotensystem (von 1 bis 6) gewichtet über die Einwohnerdichte ermittelt.

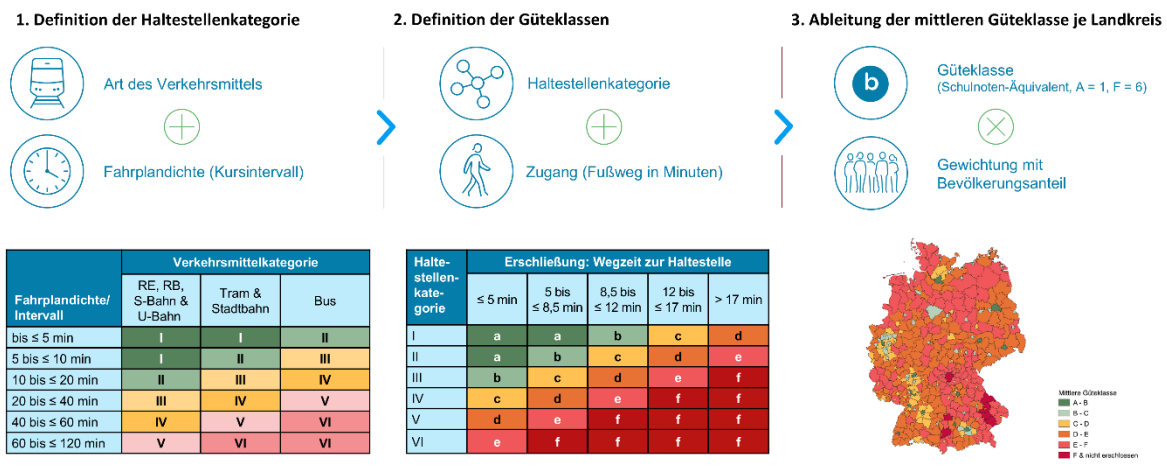


Abbildung 24: Vorgehen zur Ableitung der Güteklassen je Landkreis

Das *Deutschlandangebot 2040* verbessert dabei das ÖPNV-Angebot deutschlandweit von einer Durchschnittsnote 3,8 im Jahr 2024 hin zu einer Durchschnittsnote 2,5 im Jahr 2040. Somit wird das **Angebot für den überwiegenden Teil der Bevölkerung spürbar verbessert**. Konkret heißt das:

- Für 47 Prozent der Bevölkerung verbessert sich das Angebot um **eine Güteklasse**
- Für 36 Prozent der Bevölkerung verbessert sich das Angebot um **zwei Güteklassen**
- Für 1 Prozent der Bevölkerung verbessert sich das Angebot um **drei Güteklassen**
- Für 16 Prozent der Bevölkerung bleibt das Angebot in der gleichen Güteklasse. Dies betrifft jedoch vorrangig die Bevölkerung in den Großstädten, wo bereits heute ein überdurchschnittliches ÖPNV-Angebot existiert.

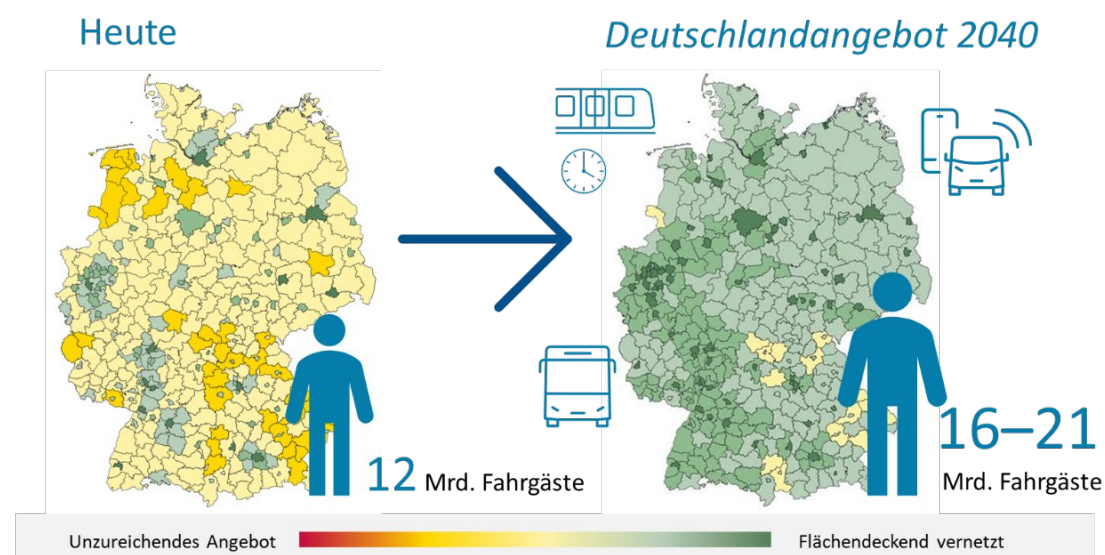


Abbildung 25: Veränderung der durchschnittlichen Güteklasse je Kreis im Deutschlandangebot 2040 – vgl. auch die großformatigen Darstellungen der Deutschlandkarte im Anhang

Das *Deutschlandangebot 2040* ermöglicht damit ein erhebliches Wachstumspotenzial der Nachfrage und stellt ein attraktives Angebot in allen Regionen und Kreistypen sicher.

Wachstum der ÖPNV-Nachfrage

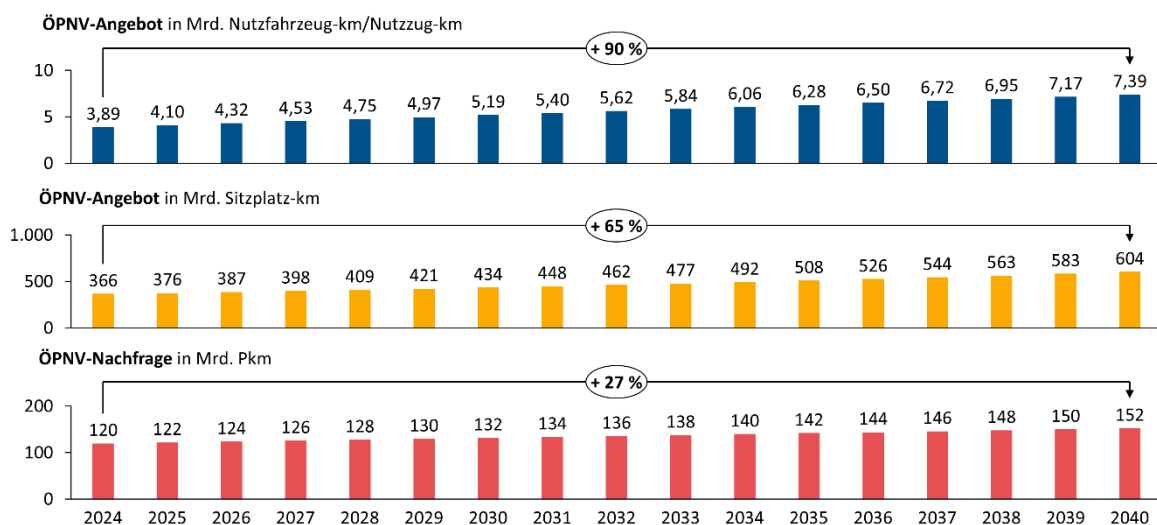


Abbildung 26: Entwicklung von ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Deutschlandangebot 2040

Insgesamt **verdoppelt sich damit bis zum Jahr 2040 nahezu das gesamte ÖPNV-Angebot** gemessen in Nutzkilometern (+ 90 Prozent gegenüber 2024, vgl. Abbildung 26). Die zur Verfügung stehenden Sitzplatzkilometer steigen um 65 Prozent. Die Verkehrsnachfrage gemessen in Personenkilometern steigt durch den Angebotsausbau ebenfalls kontinuierlich an. Im Jahr 2040 werden dadurch gegenüber 2024 mindestens 27 Prozent mehr Personenkilometer mit dem ÖPNV zurückgelegt.

Gemessen in der Anzahl von Fahrgästen entspricht dies einem Wachstum von derzeit 12 Milliarden Personen auf **rund 16 Milliarden Fahrgäste 2040**. Das Fahrgastpotenzial liegt dabei noch einmal um einiges höher: Durch die Umsetzung des *Deutschlandangebots 2040* werden im deutschen ÖPNV die erforderlichen Kapazitäten geschaffen, die Raum für eine erhebliche Verlagerung des Verkehrs bieten. Wenn die Nachfrage bis 2040 im gleichen Maße wie das ÖPNV-Angebot gesteigert werden kann, besteht im Vergleich zu heute ein **zusätzliches Fahrgastpotenzial von bis zu 9,4 Milliarden Fahrgästen pro Jahr**. Dies entspricht insgesamt rund 21 Milliarden Fahrgästen jährlich, + 79 Prozent gegenüber 2024. Um dieses Potenzial realisieren zu können, sind jedoch gegenüber den im Rahmen des Gutachtens unterstellten Prämissen weiterreichende verkehrspolitische Maßnahmen erforderlich, darunter auch solche, die die individuelle Mobilität begrenzen.

Beispiele für diese Maßnahmen können die Ausweisung weiterer verkehrsberuhigter Gebiete und eine deutliche Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung sein oder die Einführung einer landesweiten Pkw-Maut, die über eine reine Kompensation der wegfallenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer hinausgeht.

Der Ausbau des ÖPNV führt zu einer weiteren **Reduktion der CO₂-Emissionen** im Verkehr. Durch den Angebotsausbau steigt die Nachfrage deutschlandweit an, was zu einer Verlagerung von Verkehr vom MIV hin zum ÖPNV führt. Insgesamt können somit die Scope-1-Emissionen im Jahr 2040 um 3 Millionen Tonnen CO₂ gegenüber 2024 reduziert werden.

Das *Deutschlandangebot 2040* schafft also die Voraussetzung für eine politisch gestaltbare Stärkung der öffentlichen Mobilität hin zu mehr Teilhabe, Lebensqualität und Klima- und Umweltschutz.

ÖPNV als Wirtschaftsfaktor

Das *Deutschlandangebot* sieht einen signifikanten Ausbau der Kapazitäten im ÖPNV bis 2040 vor. Um diesen Angebotsausbau auf Straße und Schiene zu bringen, braucht es in Zukunft deutlich mehr Fahrzeuge und Beschäftigte. Die **Zahl der Beschäftigten** in allen Regionen Deutschlands verdoppelt sich nahezu bis zum Jahr 2040. Der Bedarf an Personal in der Verwaltung, in den Werkstätten und im Fahrdienst steigt damit trotz Automatisierung insgesamt deutlich an.

Parallel dazu ist ein deutliches **Flottenwachstum** für die Durchführung der Verkehre notwendig. Das flächendeckende *Deutschlandangebot 2040* führt zu einer Verdopplung des Busfuhrparks und zu einem deutlichen Anstieg der Fahrzeuge in den Sparten SPNV und TRAM. Insgesamt wächst der Fuhrpark des ÖPNV in Deutschland um mehr als 80 Prozent.

	Status quo 2024	Deutschlandangebot 2040
Beschäftigte (VZÄ)	259.000	466.700
Fahrdienst BUS	106.000	177.900
Fahrdienst TRAM	15.000	23.000
Fahrdienst SPNV	24.000	31.900
Technischer Dienst	65.000	133.400
Verwaltung	49.000	100.500
Fuhrpark (Anzahl Fahrzeuge)	89.700	163.300
BUS	59.900	126.500
TRAM	9.200	11.200
SPNV	20.600	25.600

Abbildung 27: Überblick über die Entwicklung der Anzahl der Beschäftigten und des Fuhrparks im Szenario Deutschlandangebot 2040

Gerade vor dem Hintergrund des deutlich ansteigenden Bedarfs an Fahrpersonal im straßengebundenen Verkehr für die Realisierung des *Deutschlandangebots 2040* stellt sich in Zeiten eines starken Fachkräftemangels die Frage, welches Potenzial hier das **hoch automatisierte Fahren** im ÖPNV bietet. Hierzu wurde eine Modellrechnung vorgenommen, die zeigt: Um das *Deutschlandangebot* auf der Straße ohne deutlichen Personalaufwuchs gegenüber dem Status quo 2024 zu realisieren, müssten im Jahr 2040 circa 55 Prozent des Busverkehrs in Deutschland hoch automatisiert (Level 4) erbracht werden. Insofern ist das automatisierte Fahren eine **zentrale Zukunftstechnologie für den deutschen ÖPNV**.

Finanzierungsbedarf

Gegenüber dem Szenario *Modernisierung 2040* erhöht sich der **Finanzierungsbedarf** für das Szenario *Deutschlandangebot 2040* **zusätzlich um 31 Milliarden Euro im Jahr 2040**. Dieser Anstieg resultiert aus zusätzlichen Aufwendungen für den Angebotsausbau in Höhe von 33 Milliarden Euro abzüglich des Ertragswachstums durch gesteigerte Fahrgelderlöse in Höhe von zusätzlich 2 Milliarden Euro.

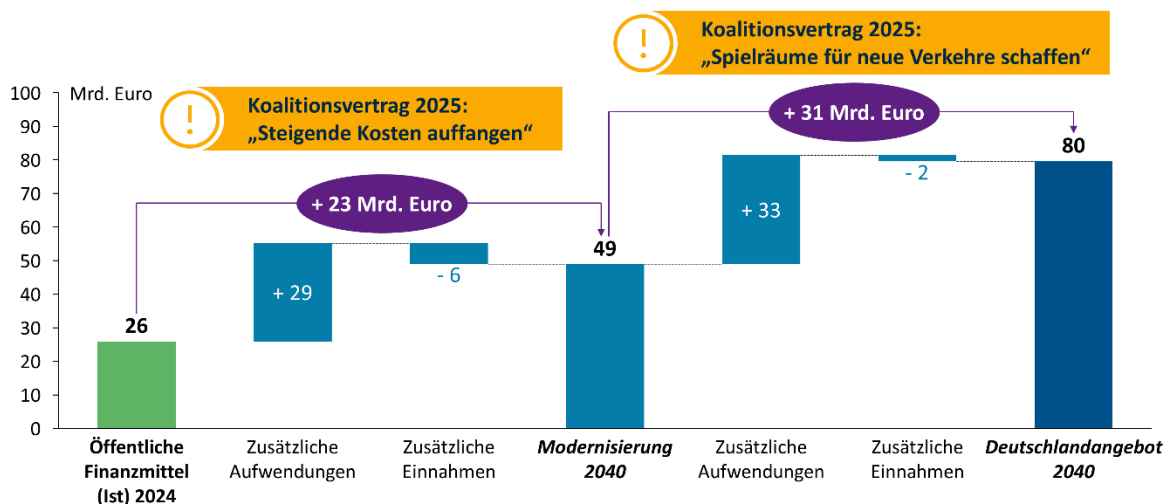


Abbildung 28: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro

Die zusätzlichen Aufwendungen von 33 Milliarden Euro sind für den Betrieb des verdichteten ÖPNV-Angebots im *Deutschlandangebot* erforderlich. Diese setzen sich unter anderem aus Aufwendungen für notwendige zusätzliche Personale für den Betrieb der Verkehre sowie aus Energiekosten zusammen, aber auch aus Investitionen in neue Fahrzeuge und Infrastruktur.

Insgesamt liegen die spezifischen Kosten für die zusätzliche Betriebsleistung durch den Angebotsausbau leicht unterhalb der spezifischen Kosten im Bestandsangebot. Dies ist zum einen auf die Fixkostendegression der Overheadkosten zurückzuführen, da die Fixkosten nicht proportional zum Angebotsausbau ansteigen. Zum anderen wird der Angebotsausbau in ländlichen Räumen mit Kleinbussen umgesetzt. Diese sind günstiger in der Anschaffung, reduzieren dadurch die Fixkosten für die Fahrzeugbereitstellung und erfordern keinen Busführerschein, wodurch die Personalkosten im Betrieb reduziert werden. Somit werden die notwendigen Aufwendungen für den Angebotsausbau insgesamt gedämpft.

Die **Erträge** steigen mit dem *Deutschlandangebot 2040* trotz des deutlichen Angebotsausbaus nur in geringem Maße. Dies ist insbesondere auf den seit der Einführung des Deutschlandtickets gesunkenen Kostendeckungsgrad mit Auswirkungen auf das sogenannte Restsortiment zurückzuführen. Die Fortführung des Deutschlandtickets und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Erträge sind im Szenario *Deutschlandangebot* weiterhin unterstellt. Darüber hinaus führt das Deutschlandticket dazu, dass zusätzliche Verkehre für Verkehrsunternehmen kaum mehr zu einer positiven Ertragswirkung führen, da nur ein geringer Anteil der zusätzlichen Kundinnen und Kunden für zusätzliche Erträge sorgen.

Für den sukzessiven Hochlauf des *Deutschlandangebotes* ist insgesamt eine **jährliche Steigerung des Finanzierungsbedarfs um 7,3 Prozent** notwendig. Das entspricht einer durchschnittlichen Steigerung von 3,36 Milliarden Euro pro Jahr. Der zusätzliche Finanzierungsbedarf gegenüber 2024 beträgt in Summe 54 Milliarden Euro.

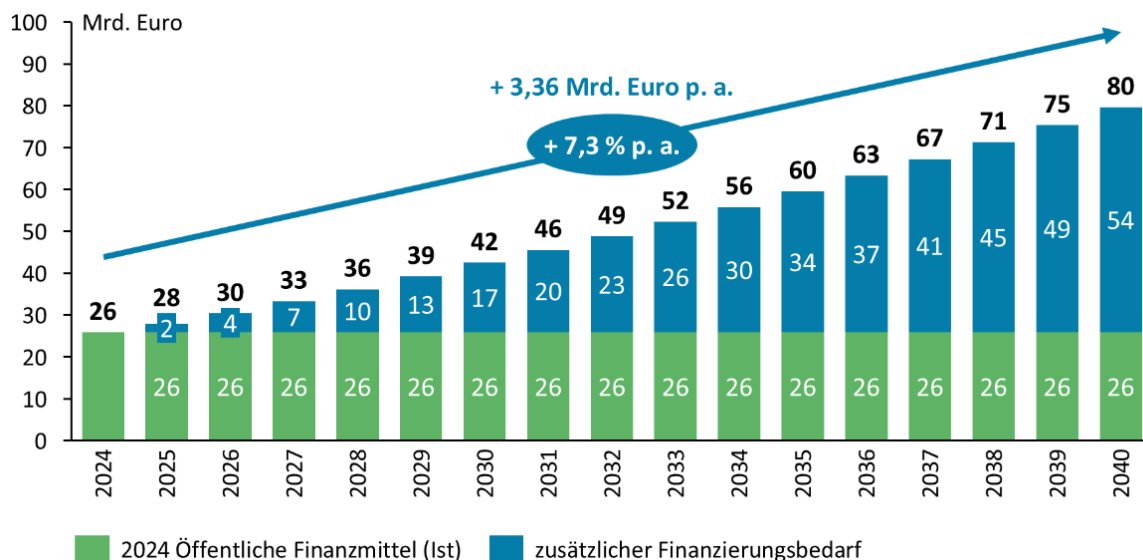


Abbildung 29: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Im Vergleich zum Szenario *Modernisierung 2040* erhöht sich durch den Angebotsausbau die öffentliche Finanzierungsquote noch einmal spürbar. Bis zum Jahr 2040 liegt diese bei 77 Prozent der Gesamtaufwendung verglichen mit 67 Prozent im Jahr 2024.

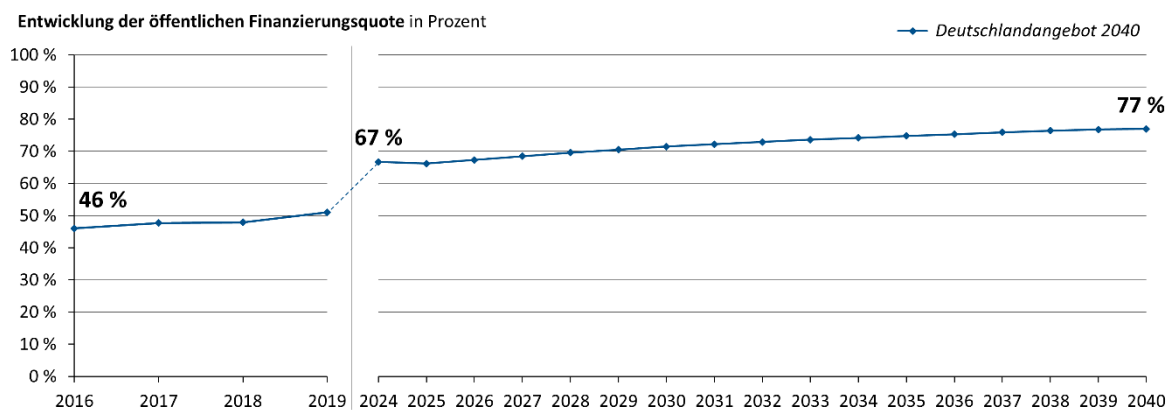


Abbildung 30: Entwicklung der öffentlichen Finanzierungsquote im Deutschlandangebot 2040

Dabei wird deutlich, dass die **Schaffung eines hochwertigen ÖPNV-Angebotes zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse unabhängig vom Wohnort ein klares Bekenntnis der Politik zum ÖPNV und zur öffentlichen Finanzierung benötigt.**



Handlungsbedarfe und Kernbotschaften

Politischer Handlungsbedarf – Prioritäten für ein funktionierendes Land

Die Weichen für den ÖPNV werden vor allem von der Politik gestellt. Dafür braucht es haushaltspolitische Prioritäten. Bund und Länder sind gefordert, einen **gemeinsamen langfristig ausgerichteten Finanzierungspakt** aufzusetzen, der über die Legislaturperioden hinausreicht. Die Idee eines Modernisierungspakts, wie von der Bundesregierung beabsichtigt, ist dafür ein gutes Format. Darin sollte festgelegt sein, wie die öffentlichen Mittel bis 2040 schrittweise wachsen. Derzeit enden viele Finanzierungsregelungen Ende der 2020er-Jahre oder ihre Dynamisierungsraten sind nicht hoch genug angelegt.

Neben der Finanzierung geht es auch um Regulierung. Zu dieser Regulierung gehört ebenfalls die künftige Ausgestaltung der **Nutzerfinanzierung**.

Ein weiterer Hebel sind **Planungs- und Genehmigungsverfahren**. Infrastrukturprojekte dauern in Deutschland oft zu lange. Um bis zum Jahr 2040 signifikant neue Schienentrassen, Betriebshöfe und Werkstätten oder digitale Systeme aufzubauen, müssen Verfahren beschleunigt werden. Hier muss die Politik das Planungsrecht anpassen, standardisierte Genehmigungen für bestimmte ÖPNV-Projekte einführen, Kapazitäten in Planungsbehörden erhöhen und andere administrative Ebenen abschaffen.

Gleichzeitig braucht es gesetzliche Rahmenbedingungen, um **Innovationen** im ÖPNV künftig zielgerichtet und schnell umzusetzen. Dies betrifft zum Beispiel die Weiterentwicklung von On-Demand-Angeboten oder einer zweckmäßigen Kameraüberwachung zur Sicherheit im ÖPNV.

Auch die **Arbeits- und Fachkräftegewinnung** braucht politische Flankierung. Dringend notwendig sind eine Reform der Berufskraftfahrerqualifikation, bundeseinheitliche schnelle Verfahren zur Anerkennung ausländischer Führerscheine aus definierten Ländern, gemeinsame Ausbildungskampagnen oder finanzielle Anreize, um Berufe im ÖPNV attraktiver zu machen. Zudem kann die öffentliche Hand über die Bundesagentur für Arbeit und Jobcenter gezielt Umschulungen fördern, um Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für Jobs im ÖPNV zu gewinnen.

Die Politik muss dem ÖPNV den Stellenwert geben, den er in der Lebenswirklichkeit vieler Menschen längst hat. Ein starkes politisches Signal kann der angestrebte **Modernisierungspakt** der neuen Bundesregierung sein, wenn daraus ein nationales Programm „**ÖPNV-Zukunft 2040**“ entsteht, analog zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung.

In den Bundesländern wiederum sind die **ÖPNV-Gesetze, Finanzierungsregelungen und Nahverkehrspläne** anzupassen, damit Wachstum im ÖPNV möglich ist.

Auf kommunaler Ebene gilt es, **Nahverkehr als Pflichtaufgabe** möglich zu machen – auch hier können die Länder gesetzlich nachschärfen und eine entsprechende Finanzausstattung sicherstellen. Insgesamt können Bund, Länder und Kommunen so zeigen: Hier funktioniert das Land wieder.

Beitrag der Branche: Eigeninitiative und Effizienz

Bei allen Forderungen an die öffentliche Hand ist sich die **ÖPNV-Branche** zugleich bewusst, dass sie selbst weiterhin einen **erheblichen eigenen Beitrag leisten** muss, um die Transformation erfolgreich zu gestalten. Die zusätzlichen öffentlichen Mittel sollen spürbare Verbesserungen für die Fahrgäste ermöglichen. Deshalb hat die Branche effektive Eigenmaßnahmen entwickelt.

Erstens: Effizienz und Strukturen

Die Verkehrsunternehmen wollen ihre **internen Abläufe weiter optimieren** und **Kosten senken**. Aktuell konkretisiert die Branche Vorschläge für effizientere Strukturen und Aufgabenverteilungen – etwa durch die Zusammenlegung von Aufgabengebieten, besseres Schnittstellenmanagement zwischen Betrieb und Verwaltung sowie Kooperationen über Unternehmensgrenzen hinweg. Fahrzeuge, Werkstätten und IT-Systeme sollen stärker standardisiert werden, um Skaleneffekte zu erzielen. Wenn künftig etwa Busse auf möglichst gleiche Technik, Ausstattung etc. setzen, können Einkäufe gebündelt und die Wartung vereinfacht werden. Die Branche wird für mehr Vereinheitlichung sorgen.

Zweitens: Digitalisierung und Automatisierung

Viele Verkehrsunternehmen haben in den letzten Jahren pilotiert – von autonom fahrenden Minibussen bis hin zu KI-gestützter Fahrplanerstellung. Diese Ansätze sollen jetzt bundesweit genutzt werden, um vor allem die Produktivität zu steigern. Auch intern kann die **Digitalisierung** Prozesse beschleunigen – von der Dienstplanung über die Instandhaltung bis hin zur Personalverwaltung. Der wahrscheinlich größte Effizienz-Effekt kann die **Automatisierung im Betrieb** werden: Gemeint ist nicht nur autonomes Fahren, sondern auch automatisierte Abläufe in Leitzentralen, bei der Wartung und in der Verwaltung. Bis 2040 erwartet die Branche hierbei erste wirtschaftliche Effekte. Die Branche signalisiert damit den Willen zum technologischen Wandel, auch um öffentliche Mittel effizienter einzusetzen.

Insgesamt gilt gerade hier: Weg von kleinteiligen lokalen Pilotprojekten hin zur Entwicklung **bundesweiter Piloten** mit dem Ziel der Marktreife.

Drittens: Kundinnen und Kunden und Angebot

Der ÖPNV der Zukunft muss nicht nur effizient, sondern **kundenorientierter** sein. Es ist erklärtes Ziel, das ÖPNV-Angebot regelmäßig entlang geänderter Mobilitätsbedürfnisse und städtebaulicher Veränderungen zu überprüfen und anzupassen. Dazu gehört auch, dass die Branche ihre **Tariflandschaft** entlang des Deutschlandtickets umbaut. Viele Verbände prüfen bereits jetzt, wie sie ihr Tarifsystem weiter an die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden anpassen und vereinfachen können.

Ein Schwerpunkt soll hier auch der **Vertrieb** und die **Fahrgastkommunikation** sein. Während im Vertrieb der Schwerpunkt auf die durchgängige Digitalisierung – bei gleichzeitigem Abbau analoger Vertriebswege – gelegt wird, soll die Fahrgastinformation ausgebaut und verstetigt werden.

Viertens: Mitarbeitende und Zusammenarbeit

Die Beschäftigten bleiben das Rückgrat des heutigen und zukünftigen ÖPNV – auch wenn Automation zunimmt. Die Branche weiß, dass Veränderungen nur mit den Mitarbeitenden gelingen. Darum ist der bundesweite **Dialog mit den Gewerkschaften**, den der VDV bereits führt, richtig, um die notwendige Steigerung der Produktivität durch neue Arbeitszeitmodelle, Qualifizierungsprogramme oder Anreize für Mehrarbeit zu erreichen. Gleichzeitig sollen in den Betrieben moderne Arbeitsstrukturen ausgebaut werden. Ein Fokus ist schließlich auf die **künftige Produktivität** zu legen. Auch dazu wird der VDV in den Dialog mit den Gewerkschaften des ÖPNV eintreten müssen.

Gemeinsam jetzt in unser Land investieren!

Der ÖPNV in Deutschland kann bis 2040 transformiert werden – zu einem modernen, effizienten und leistungsstarken System –, wenn Politik und Branche gemeinsam entschlossen handeln.

Die kommenden Jahre entscheiden dabei, ob Busse und Bahnen ihre Potenziale voll entfalten können.

Die Branche trägt ihren Anteil dazu bei: Sie investiert, setzt Innovationen um und verändert sich insgesamt rasant im Interesse ihrer Kundinnen und Kunden, ihrer Eigentümer und der Gesellschaft insgesamt.

Für die Verantwortlichen in der Politik, der Verwaltung und der ÖPNV-Branche bietet der hier skizzierte Fahrplan eine **Gestaltungschance**: Sie können gemeinsam eine Transformation erfolgreich bewältigen, die konkret die Lebensqualität der Menschen überall im Land verbessert. Es ist eine Investition in gleichwertige Lebensverhältnisse, in einen starken Wirtschaftsstandort und in Klimaschutz.

Anhang

Ergebnisse nach Aufwandsarten

Durch das Aufholen der Investitionen sowie die Modernisierung des ÖPNV, aber auch den Ausbau für das *Deutschlandangebot 2040* steigen die Aufwendungen und der Finanzierungsbedarf des ÖPNV wie dargestellt bis zum Jahr 2040 weiter an.

Durch die Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge steigt der Anteil der Anlagen an den Gesamtkosten in allen Sparten bis 2040 an. Im Nachfolgenden sind daher die **Gesamtkosten** nach den Kostenarten Infrastruktur (inklusive Zinsen), Fahrzeuge (inklusive Zinsen) und restlichem Aufwand unterteilt dargestellt.

Modernisierung 2040

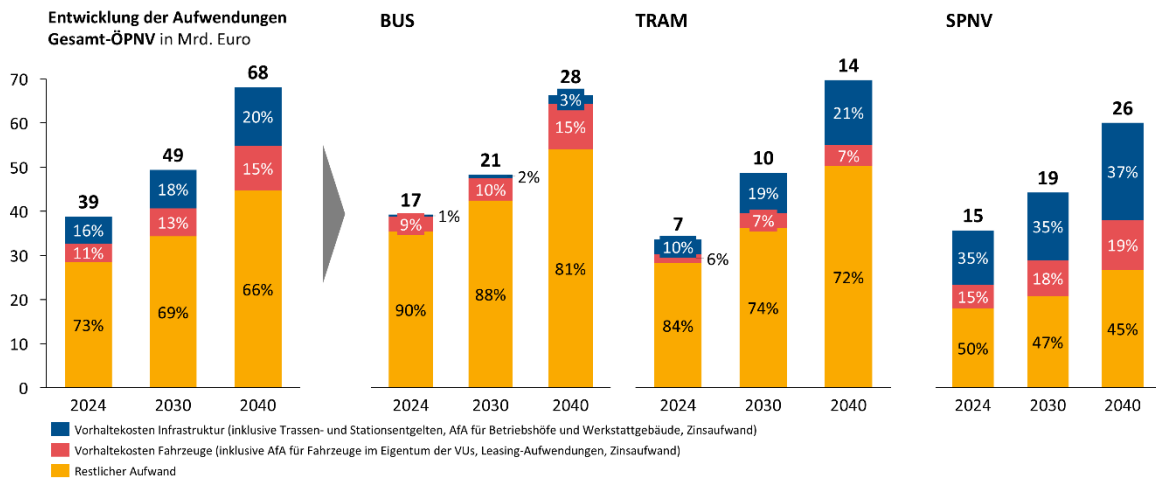


Abbildung 31: Entwicklung der Verteilung der Aufwandsarten im Szenario Modernisierung 2040 je Sparte

Deutschlandangebot 2040

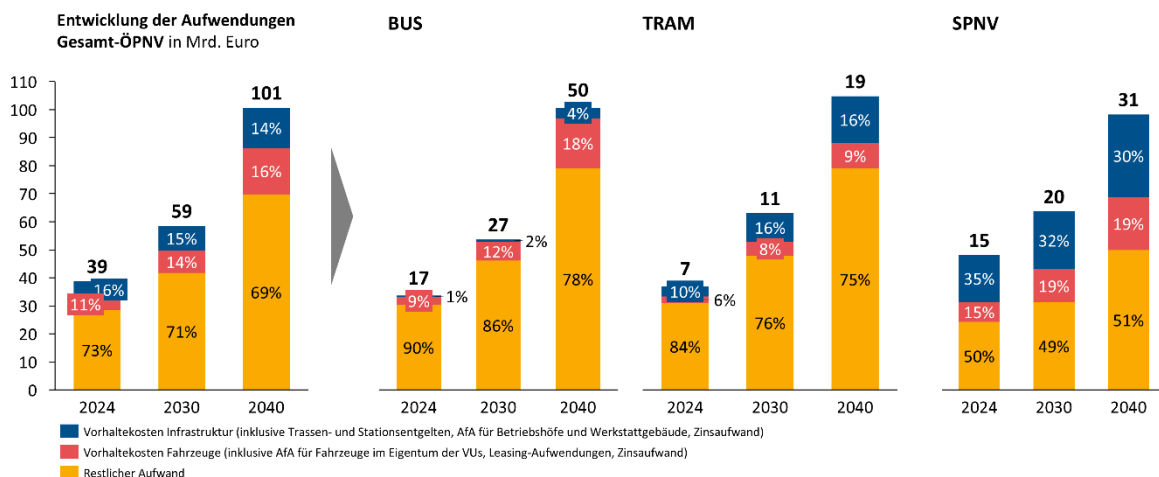


Abbildung 32: Entwicklung der Verteilung der Aufwandsarten im Szenario Deutschlandangebot 2040 je Sparte

Ergebnisse nach Sparten

Sparte BUS: Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Modernisierung 2040

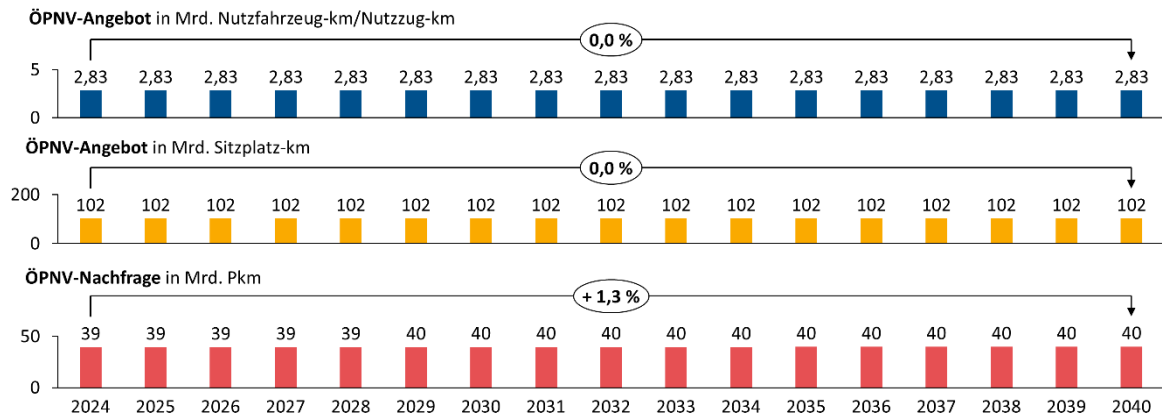


Abbildung 33: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage der Sparte BUS im Szenario Modernisierung 2040

Deutschlandangebot 2040

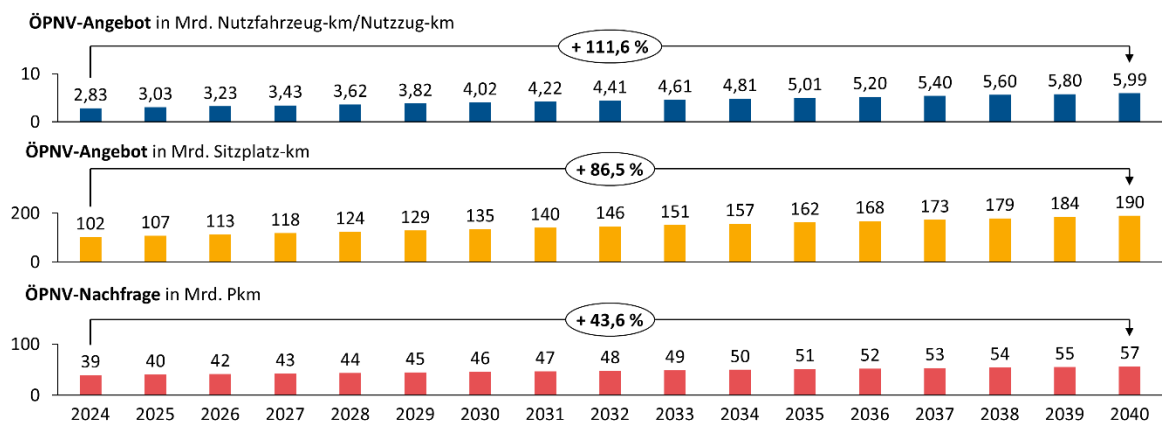


Abbildung 34: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage der Sparte BUS im Szenario Deutschlandangebot 2040

Sparte BUS: Finanzierungsbedarf

Modernisierung 2040

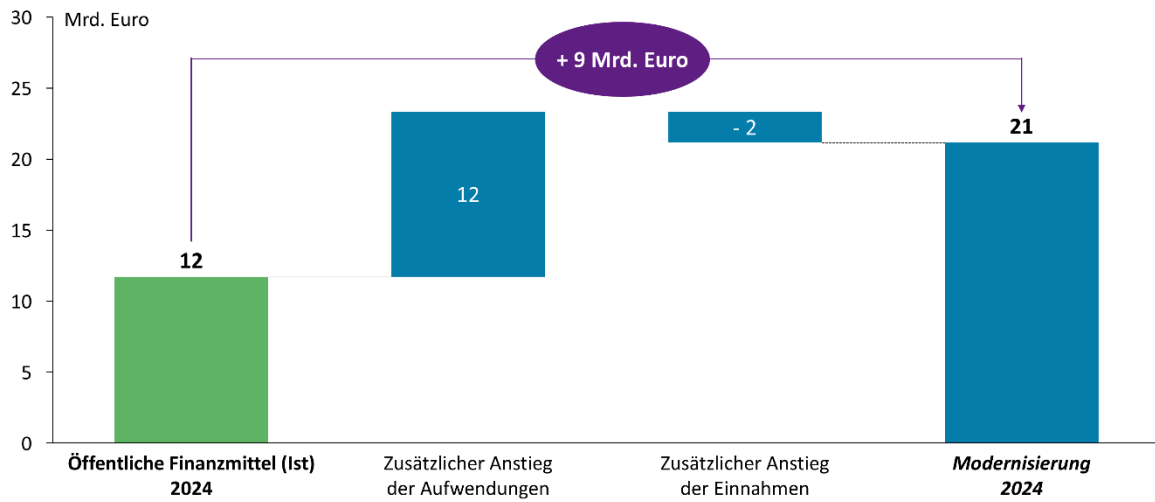


Abbildung 35: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte BUS im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro

Deutschlandangebot 2040

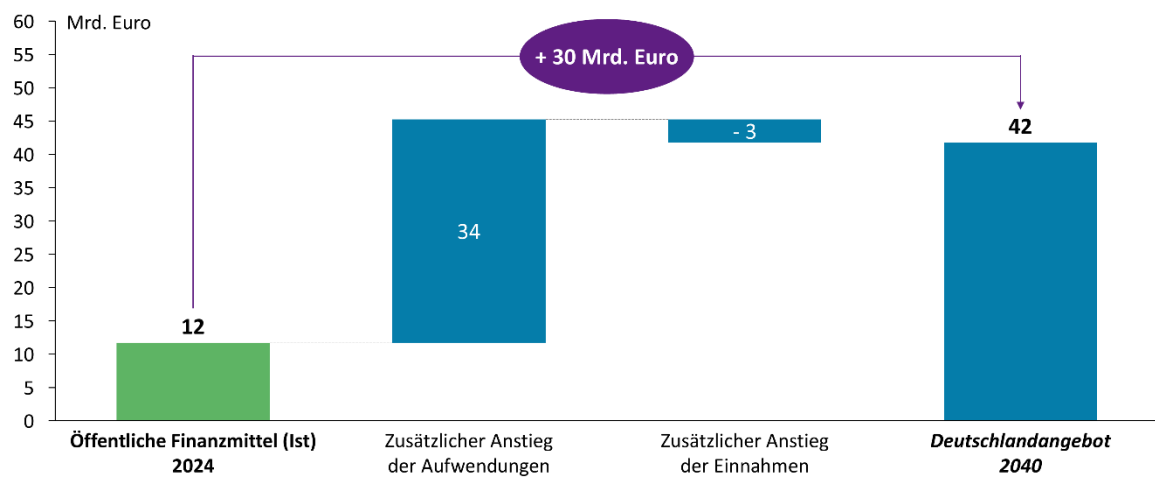


Abbildung 36: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte BUS im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro

Sparte BUS: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs

Modernisierung 2040

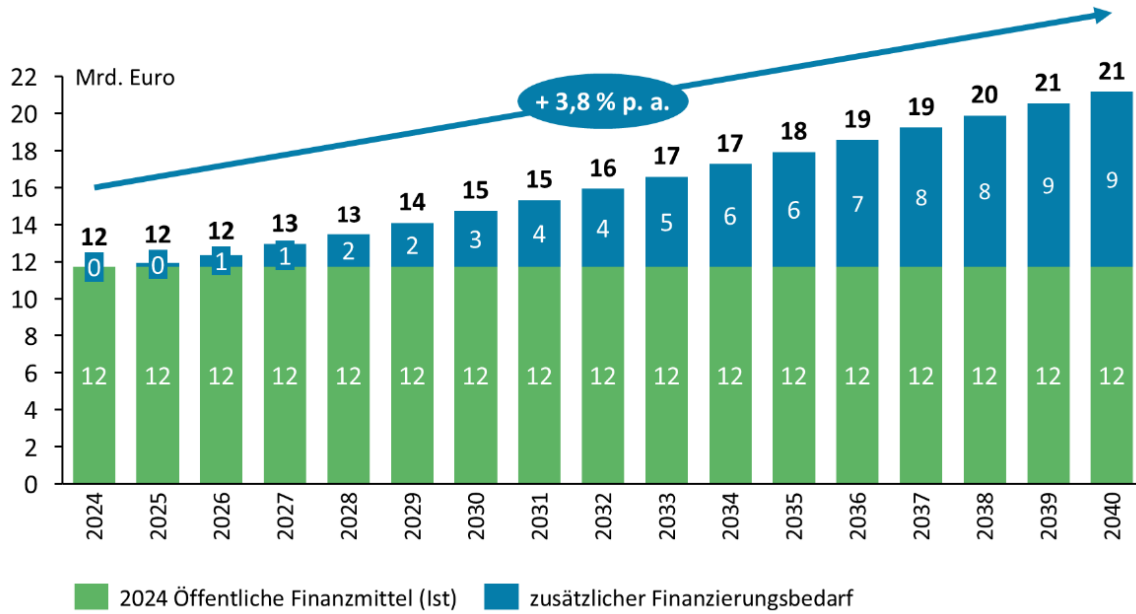


Abbildung 37: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte BUS im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Deutschlandangebot 2040

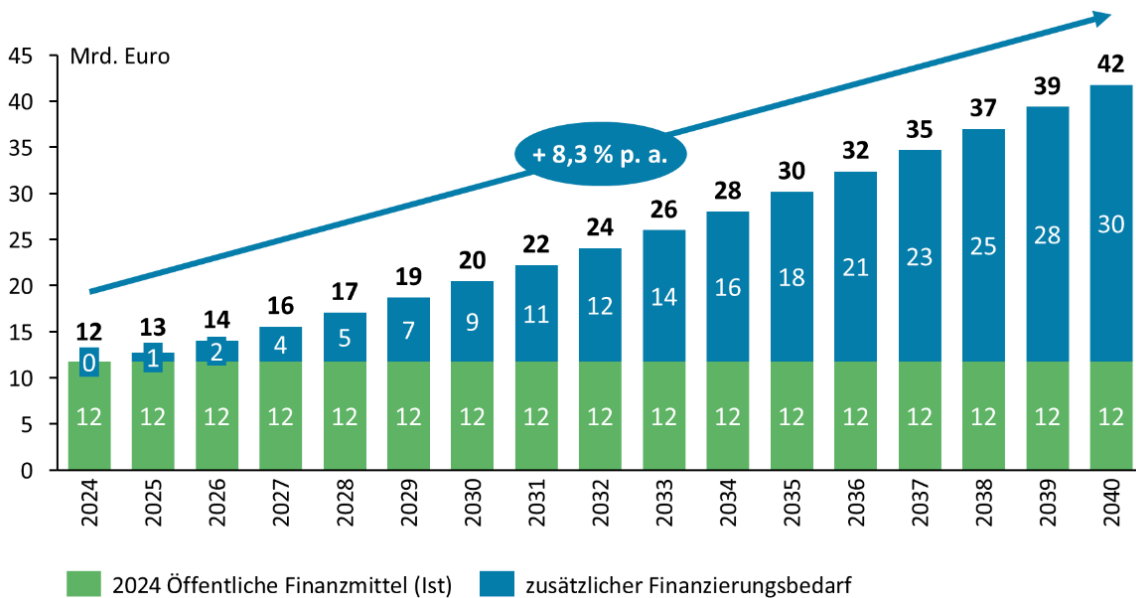


Abbildung 38: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte BUS im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Sparte TRAM: Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Modernisierung 2040

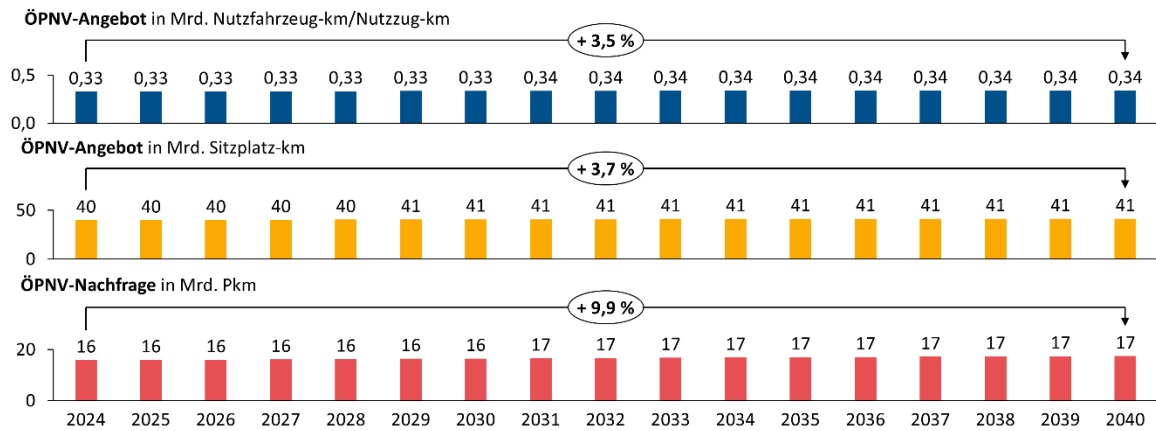


Abbildung 39: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage der Sparte TRAM im Szenario Modernisierung 2040

Deutschlandangebot 2040

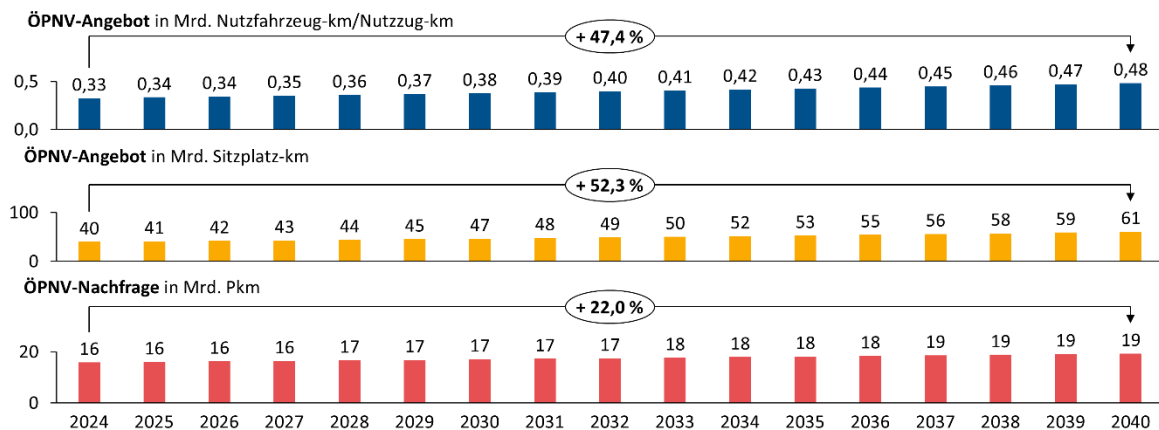


Abbildung 40: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage der Sparte TRAM im Szenario Deutschlandangebot 2040

Sparte TRAM: Finanzierungsbedarf

Modernisierung 2040

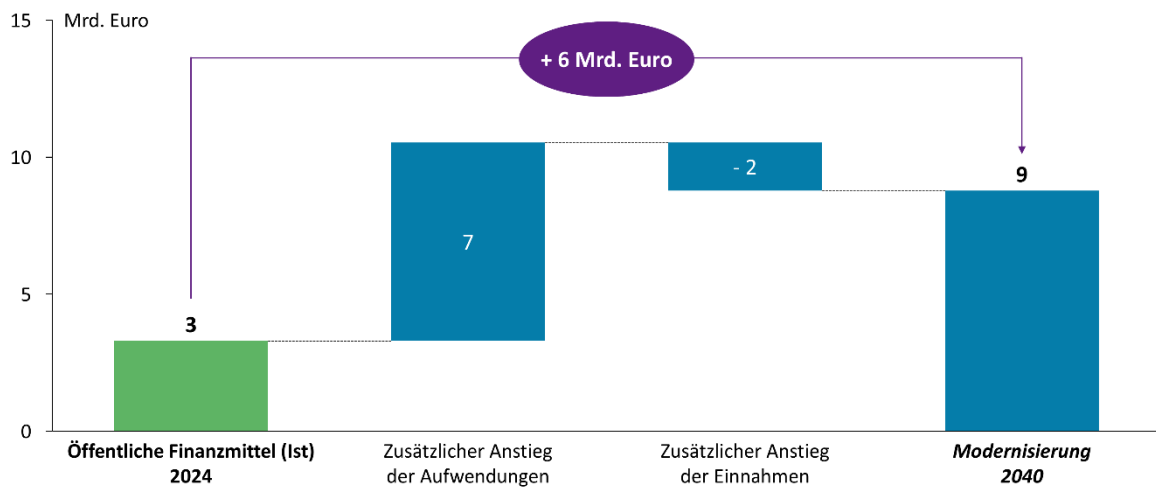


Abbildung 41: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte TRAM im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro

Deutschlandangebot 2040

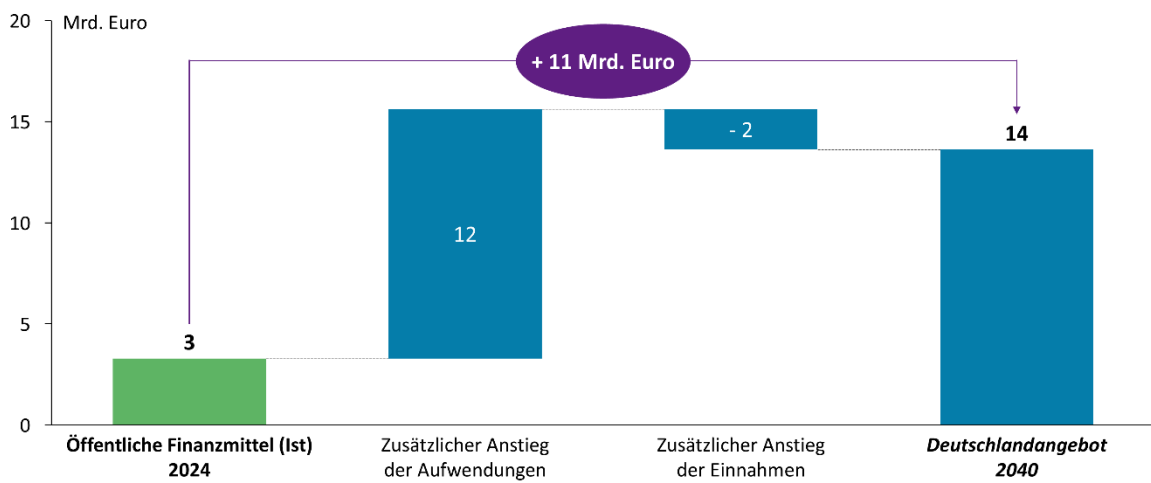


Abbildung 42: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte TRAM im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro

Sparte TRAM: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs

Modernisierung 2040

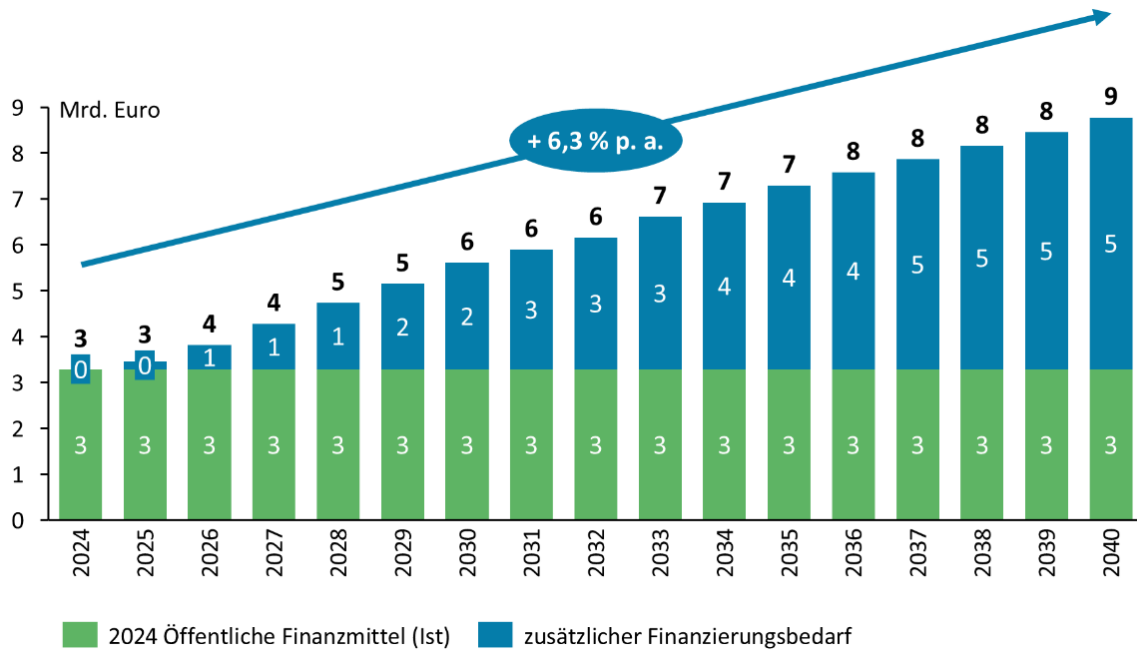


Abbildung 43: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte TRAM im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Deutschlandangebot 2040

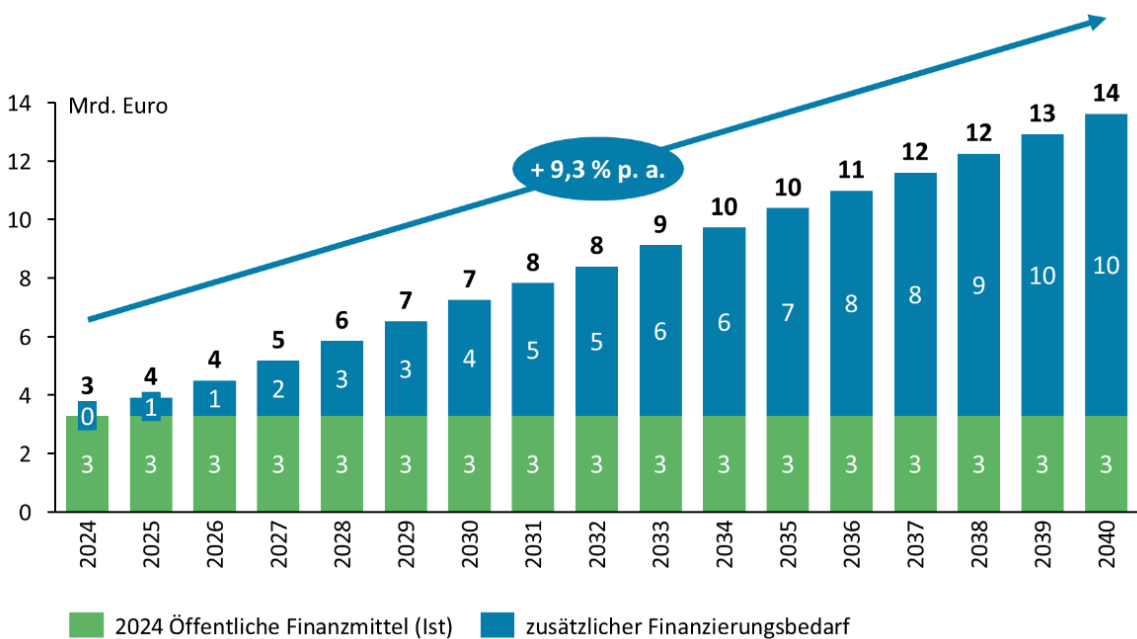


Abbildung 44: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte TRAM im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Sparte SPNV: Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Modernisierung 2040

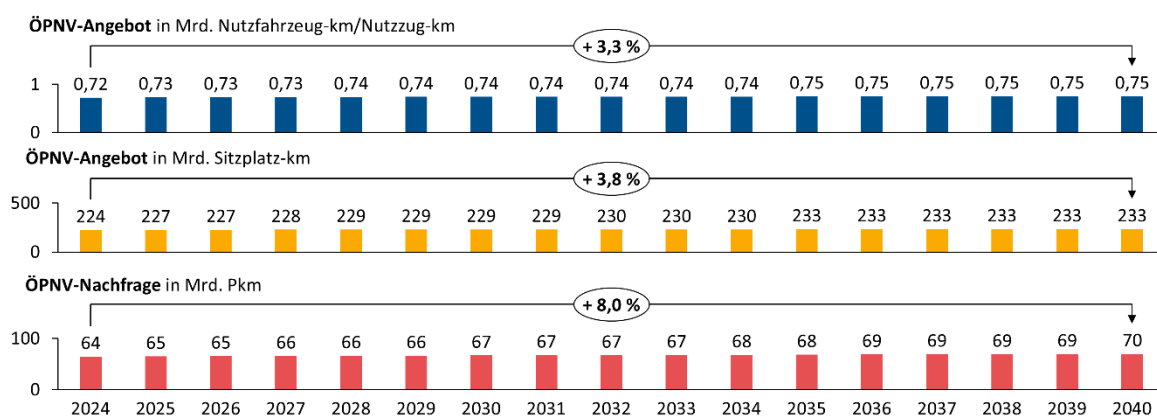


Abbildung 45: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage der Sparte SPNV im Szenario Modernisierung 2040

Deutschlandangebot 2040

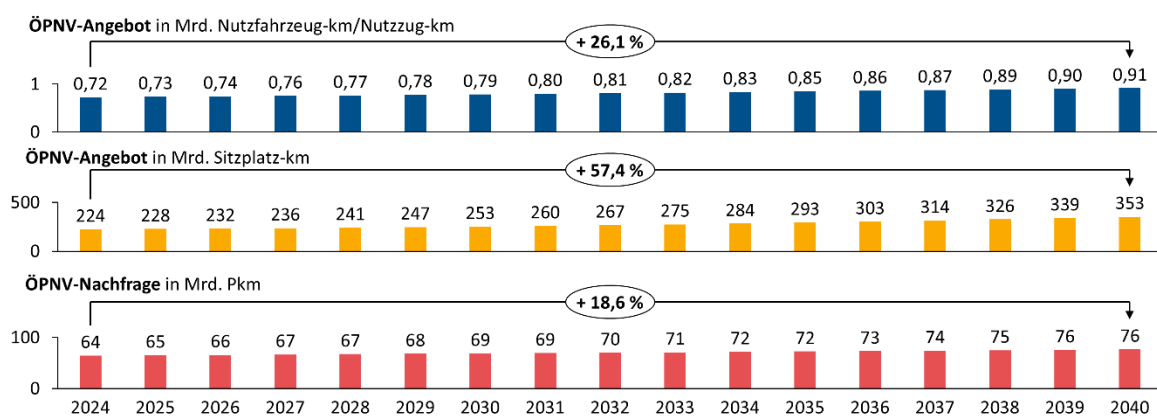


Abbildung 46: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage der Sparte SPNV im Szenario Deutschlandangebot 2040

Sparte SPNV: Finanzierungsbedarf

Modernisierung 2040

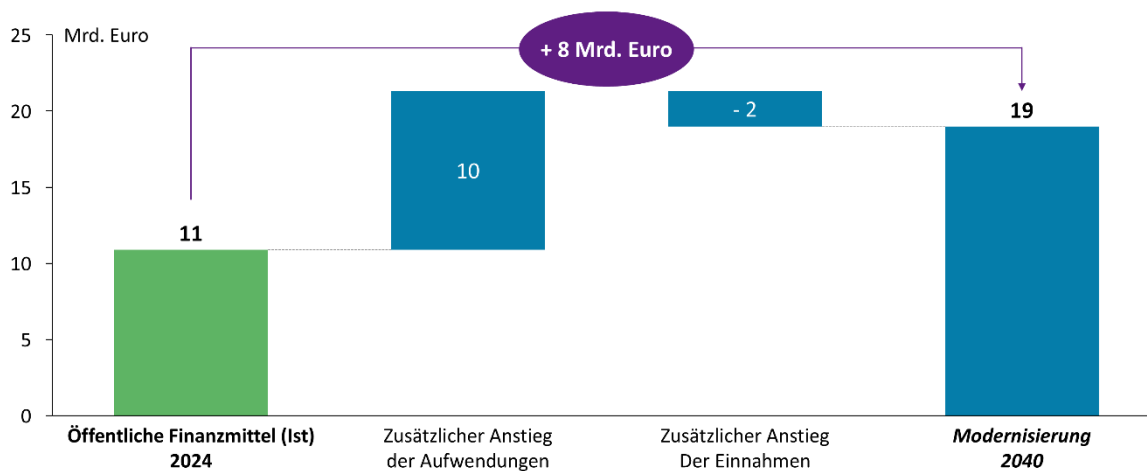


Abbildung 47: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte SPNV im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro

Deutschlandangebot 2040

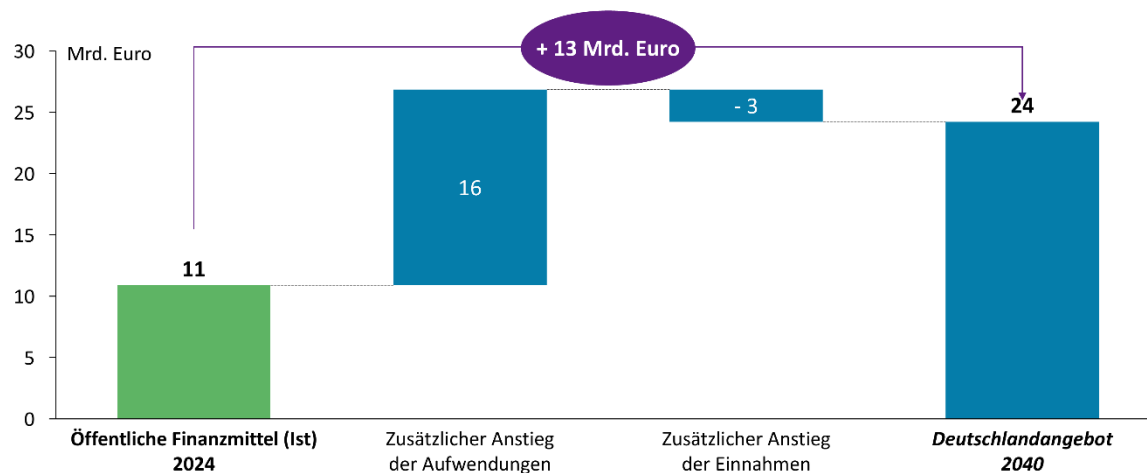


Abbildung 48: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte SPNV im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro

Sparte SPNV: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs

Modernisierung 2040

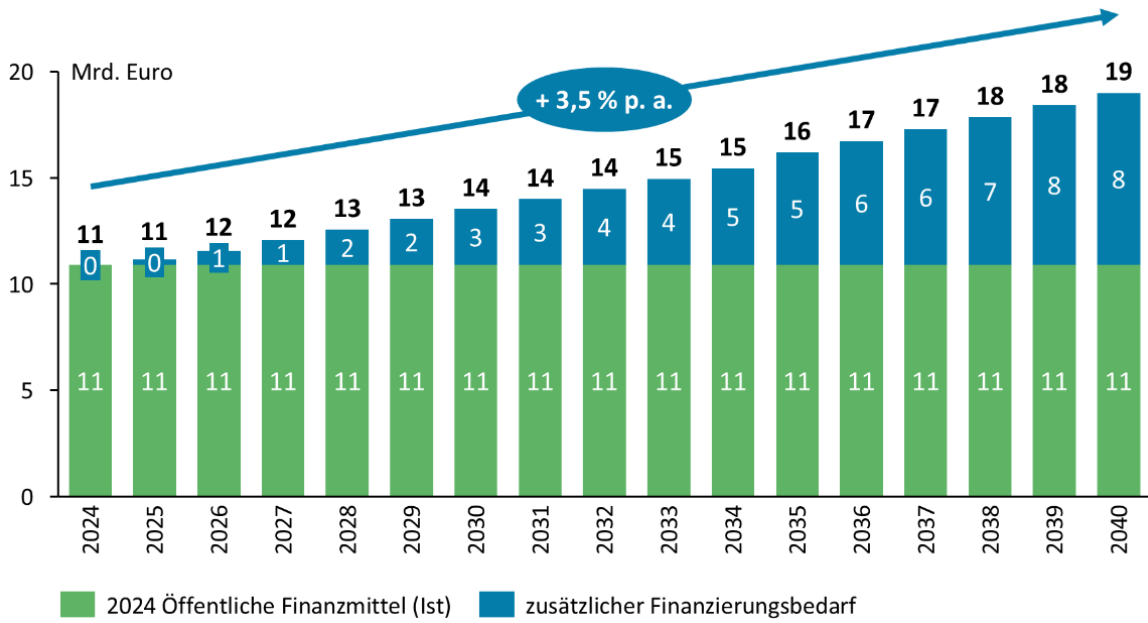


Abbildung 49: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte SPNV im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Deutschlandangebot 2040

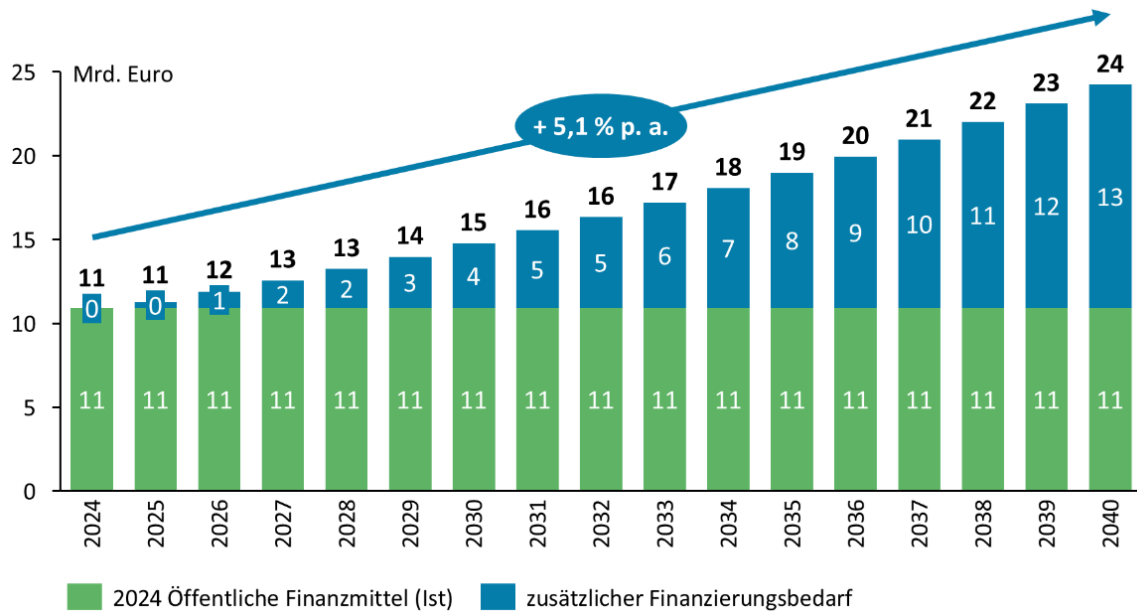


Abbildung 50: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte SPNV im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Ergebnisse nach Kreistypen

Güteklassen-Modell

Status quo 2024

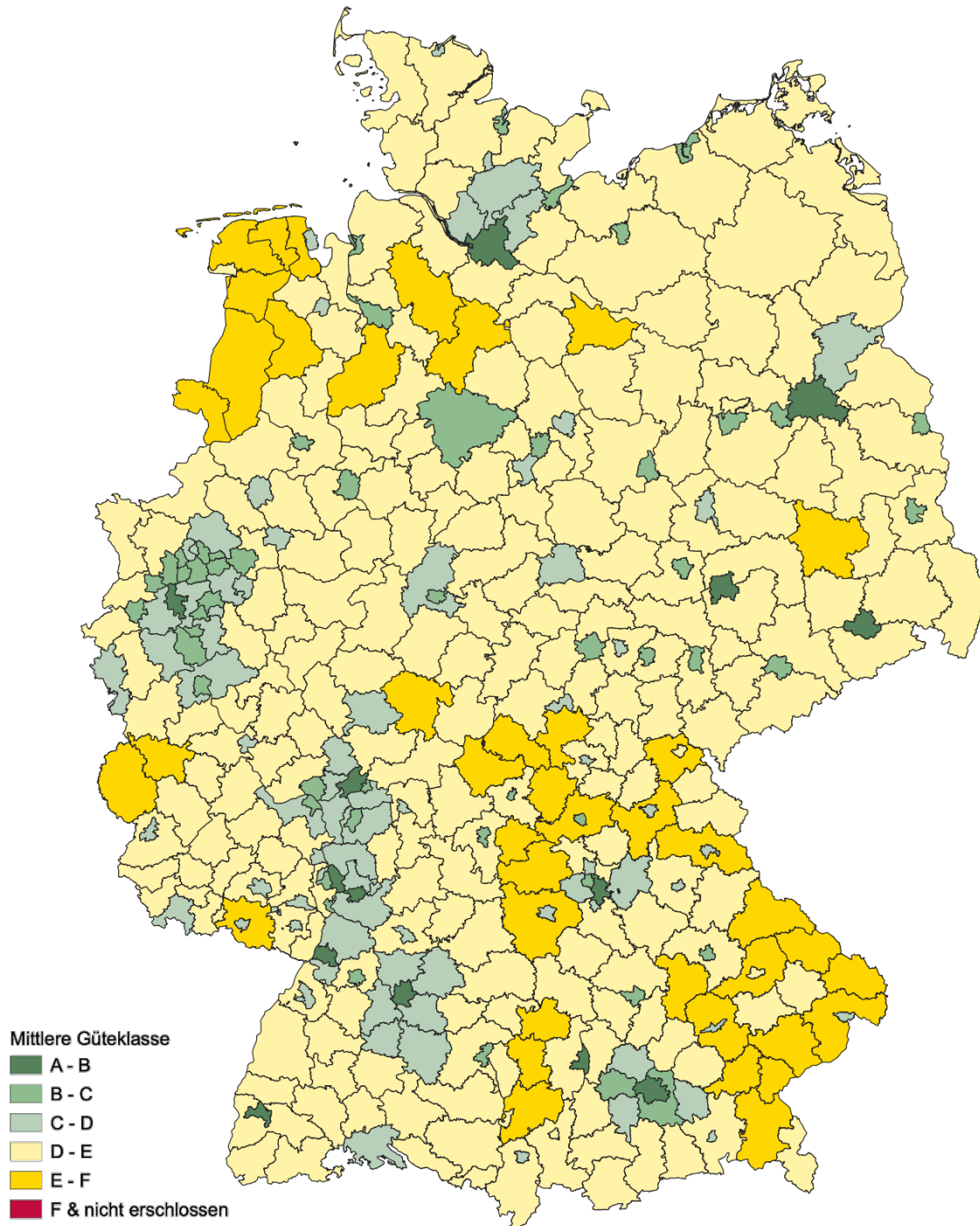


Abbildung 51: Überblick über die Güteklassen je Kreistyp im Status quo (Basisjahr 2024)

Deutschlandangebot 2040

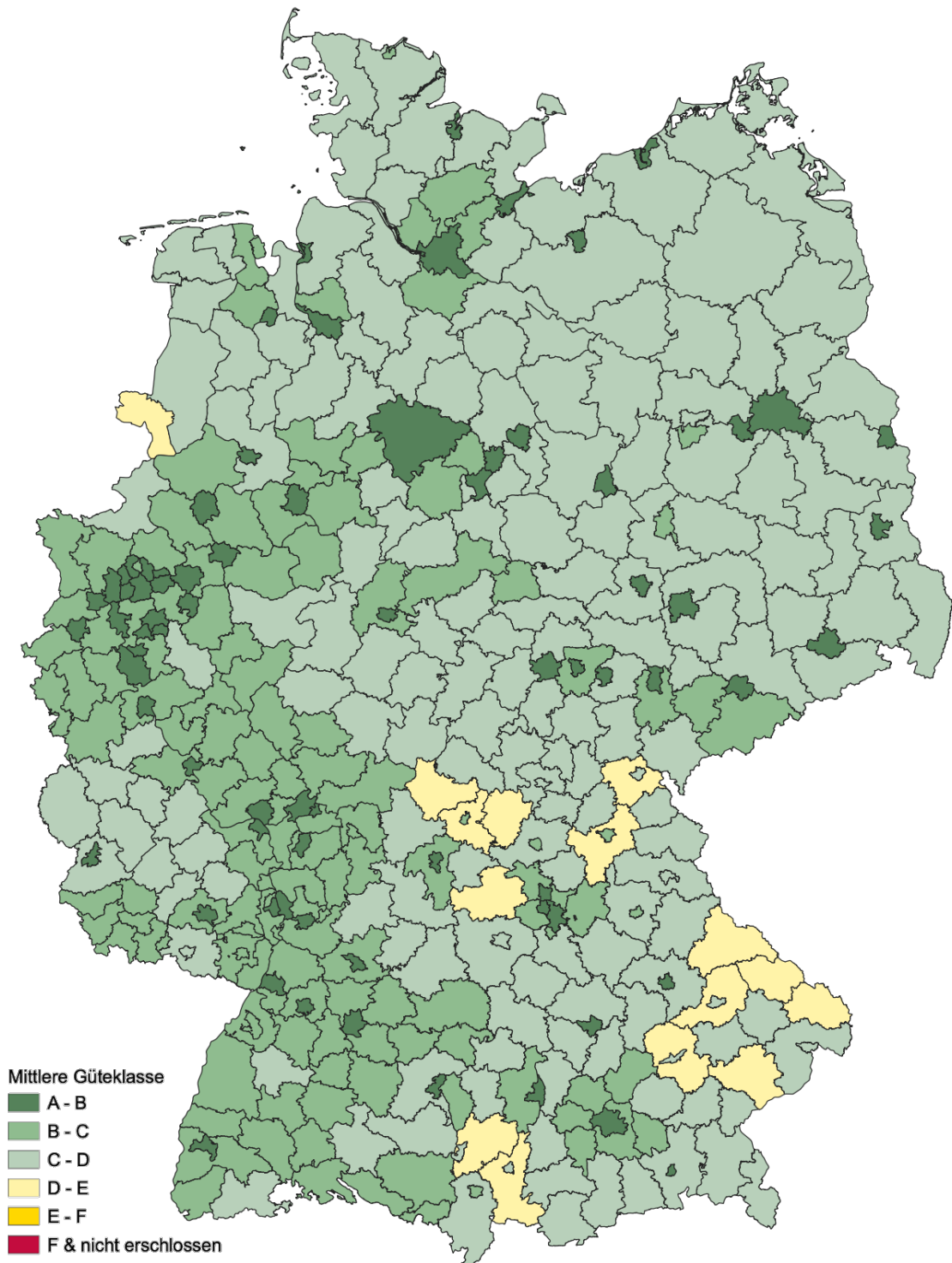


Abbildung 52: Überblick über die Güteklassen je Kreistyp im Szenario Deutschlandangebot 2040

Gebietstyp kreisfreie Großstadt: Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Modernisierung 2040

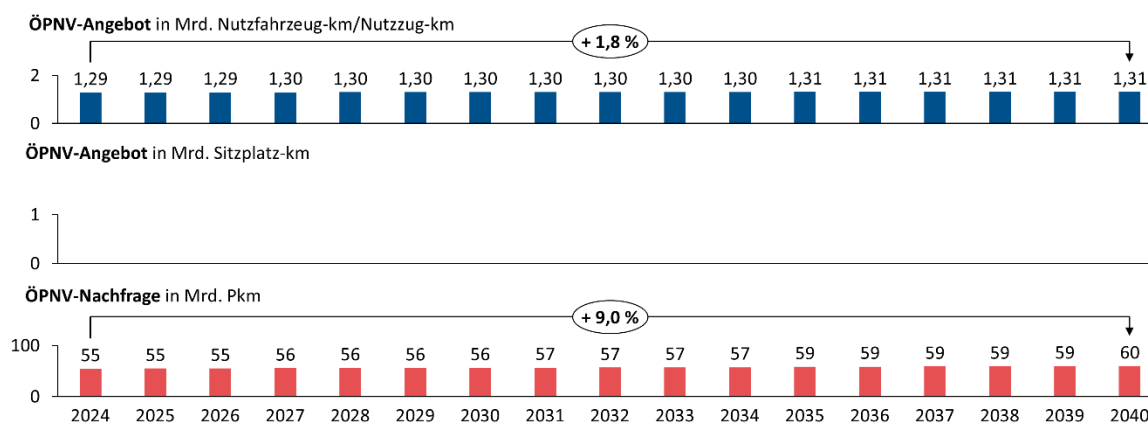


Abbildung 53: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp kreisfreie Großstadt im Szenario Modernisierung 2040

Deutschlandangebot 2040

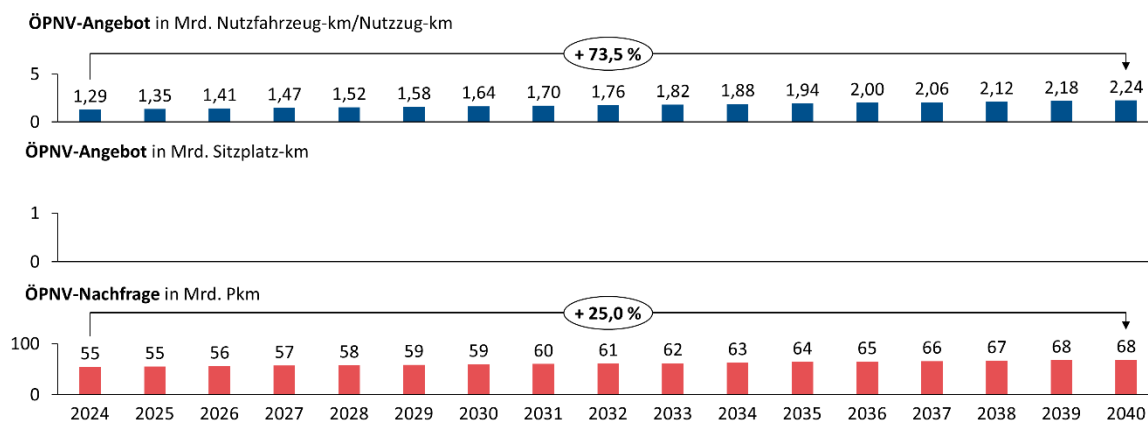


Abbildung 54: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp kreisfreie Großstadt im Szenario Deutschlandangebot 2040

Gebietstyp kreisfreie Großstadt: Finanzierungsbedarf

Modernisierung 2040

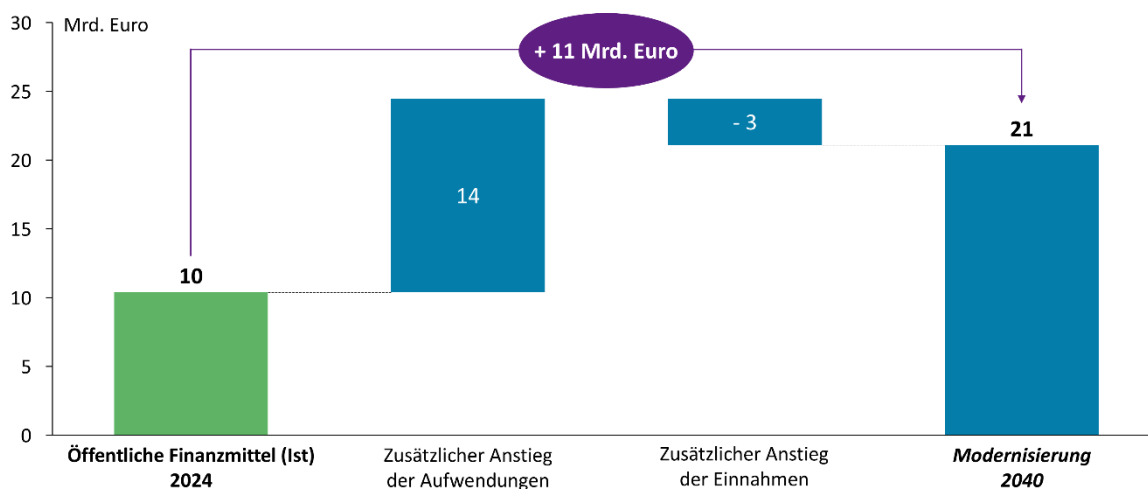


Abbildung 55: Entwicklung des Finanzierungsbedarf im Gebietstyp kreisfreie Großstadt im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro

Deutschlandangebot 2040

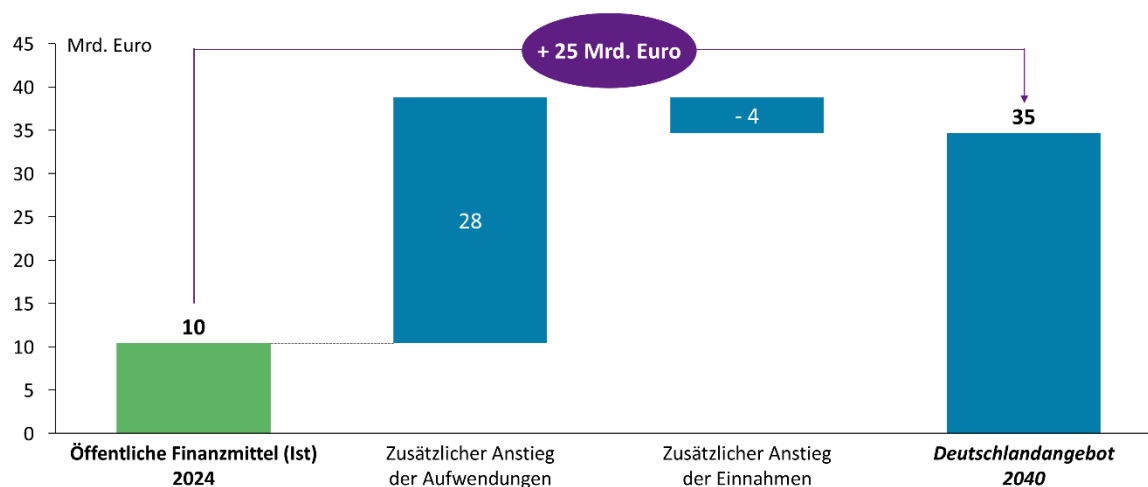


Abbildung 56: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp kreisfreie Großstadt im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro

Gebietstyp kreisfreie Großstadt: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs

Modernisierung 2040

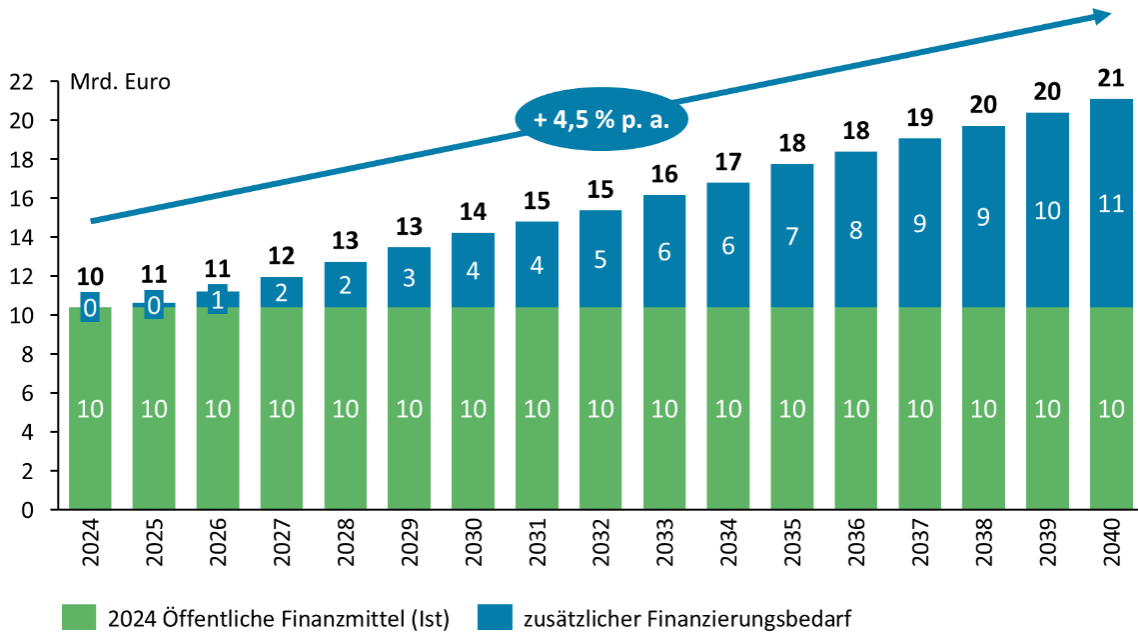


Abbildung 57: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp kreisfreie Großstadt im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Deutschlandangebot 2040

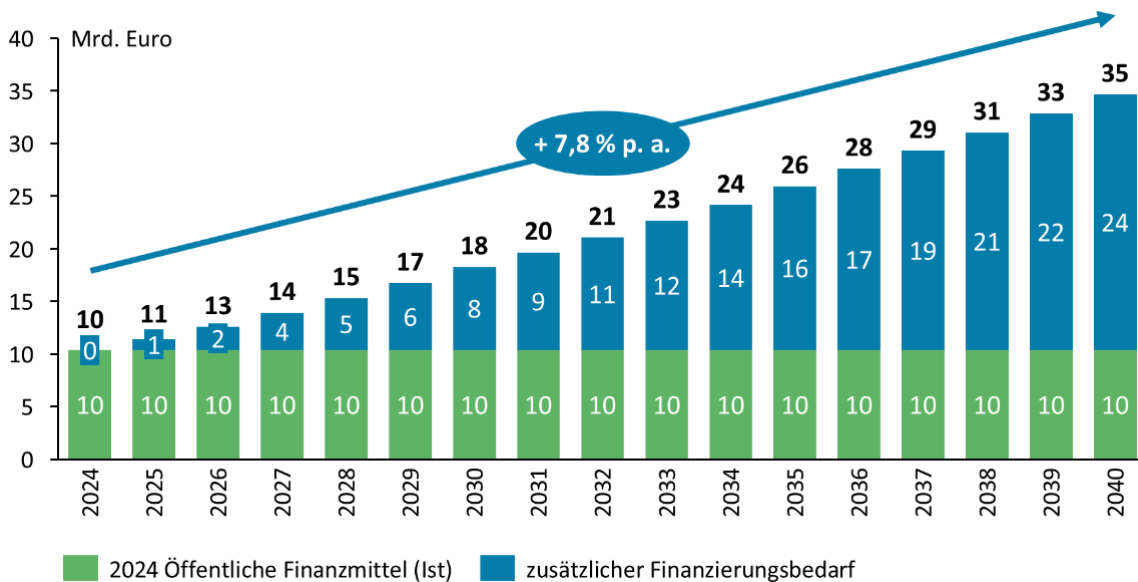


Abbildung 58: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp kreisfreie Großstadt im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Gebietstyp städtischer Kreis: Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Modernisierung 2040

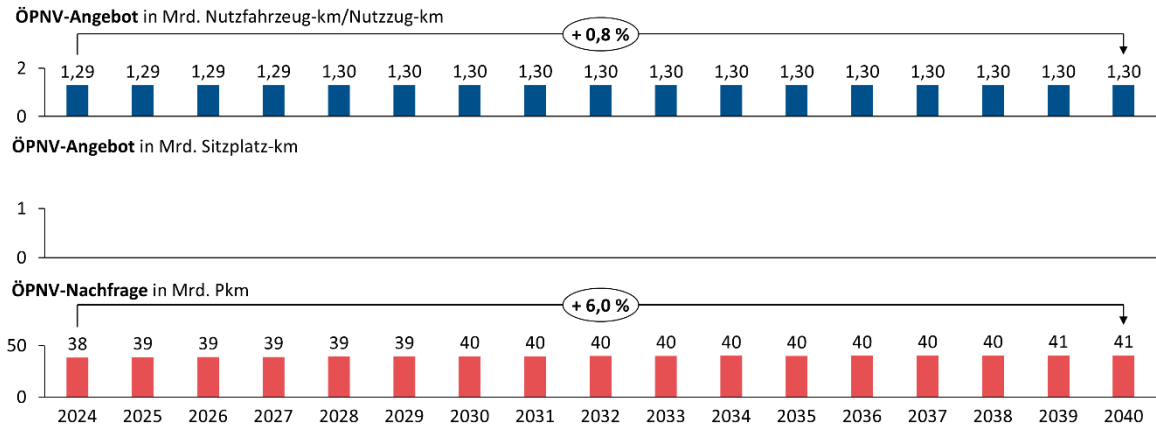


Abbildung 59: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp städtischer Kreis im Szenario Modernisierung 2040

Deutschlandangebot 2040

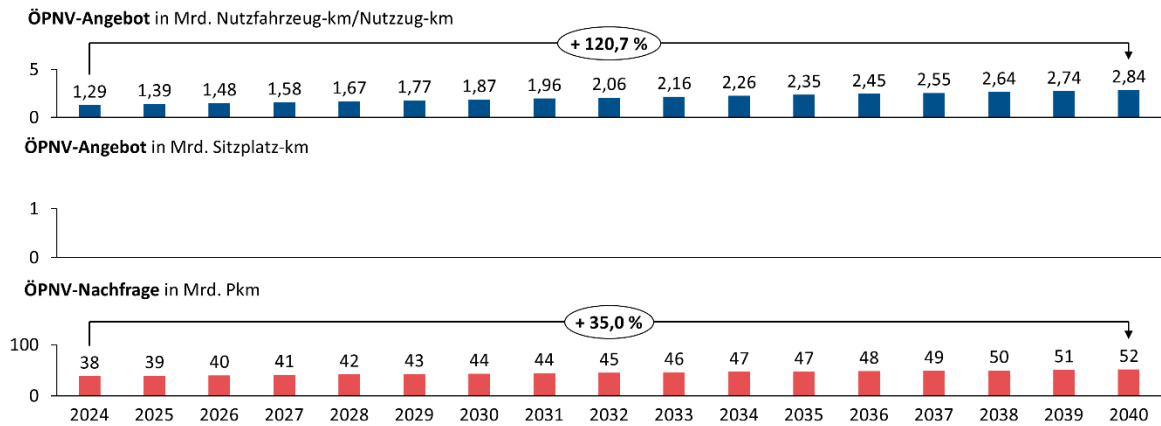


Abbildung 60: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp städtischer Kreis im Szenario Deutschlandangebot 2040

Gebietstyp städtischer Kreis: Finanzierungsbedarf

Modernisierung 2040

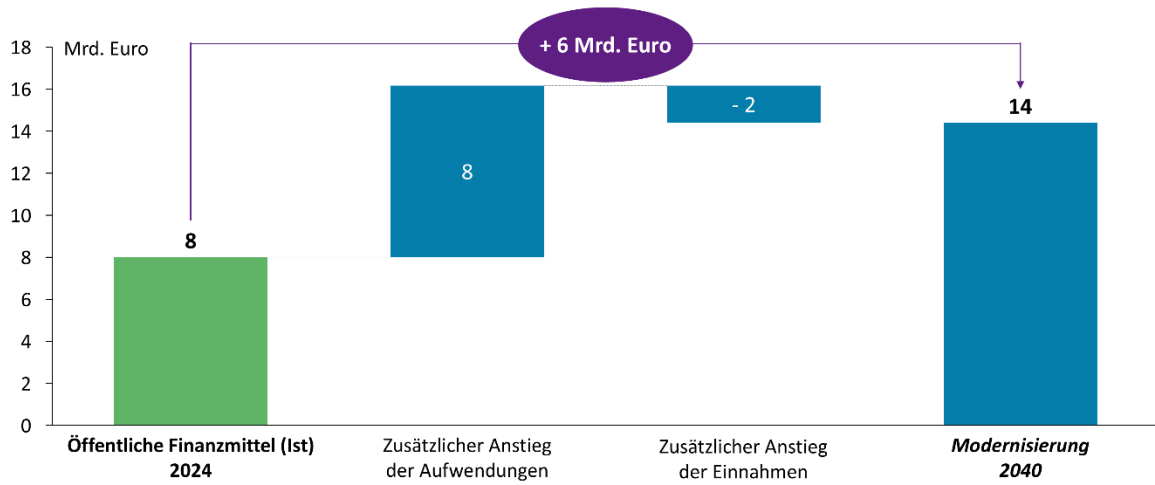


Abbildung 61: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp städtischer Kreis im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro

Deutschlandangebot 2040

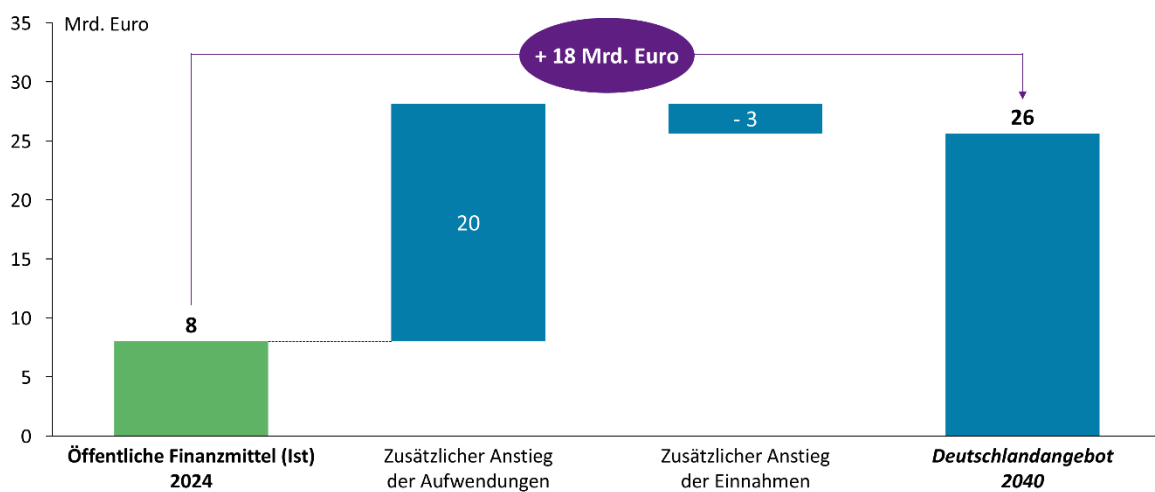


Abbildung 62: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp städtischer Kreis im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro

Gebietstyp städtischer Kreis: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs

Modernisierung 2040

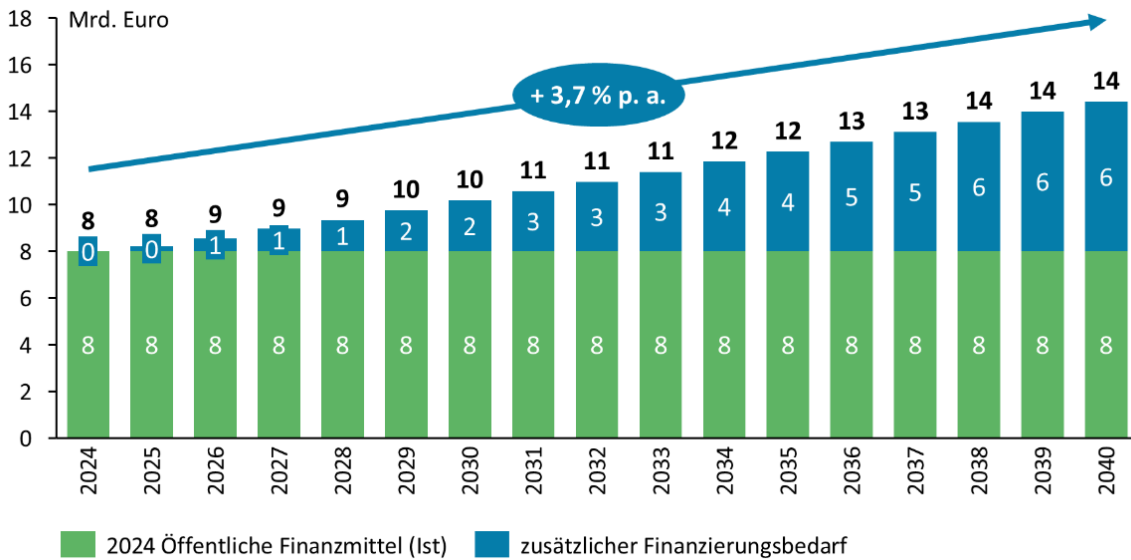


Abbildung 63: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp städtischer Kreis im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Deutschlandangebot 2040

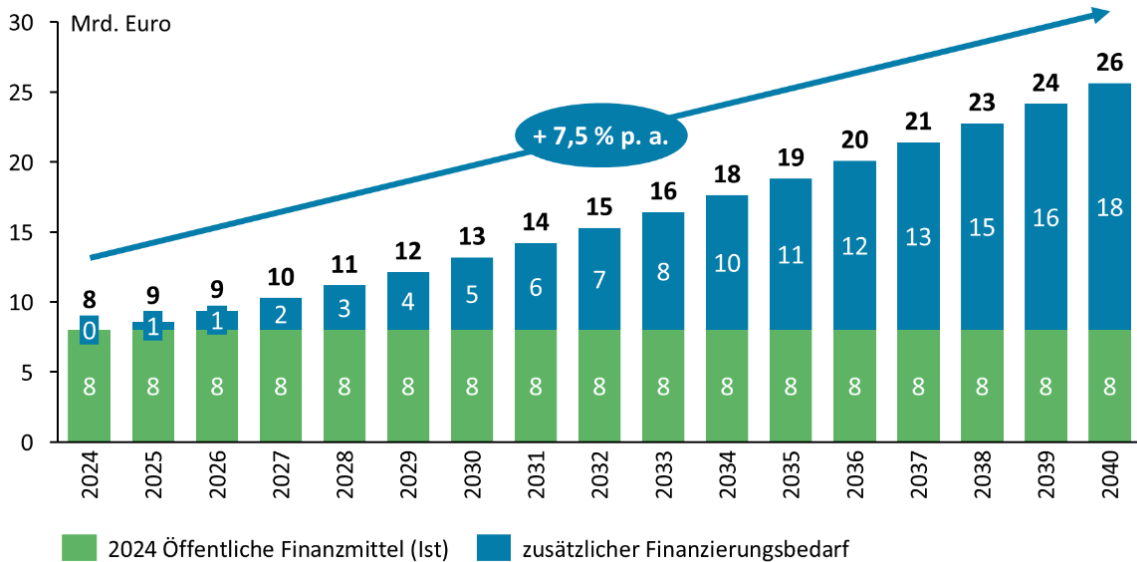


Abbildung 64: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp städtischer Kreis im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen: Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Modernisierung 2040

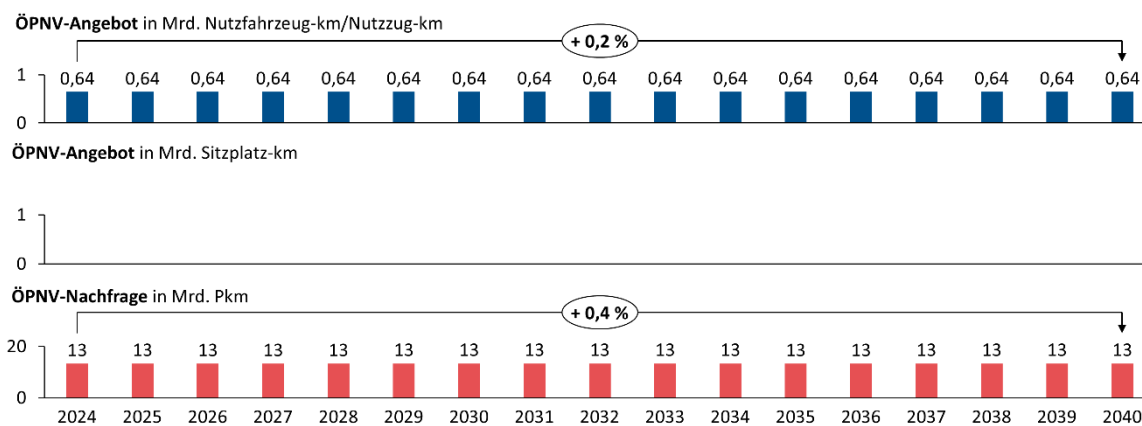


Abbildung 65: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Modernisierung 2040

Deutschlandangebot 2040

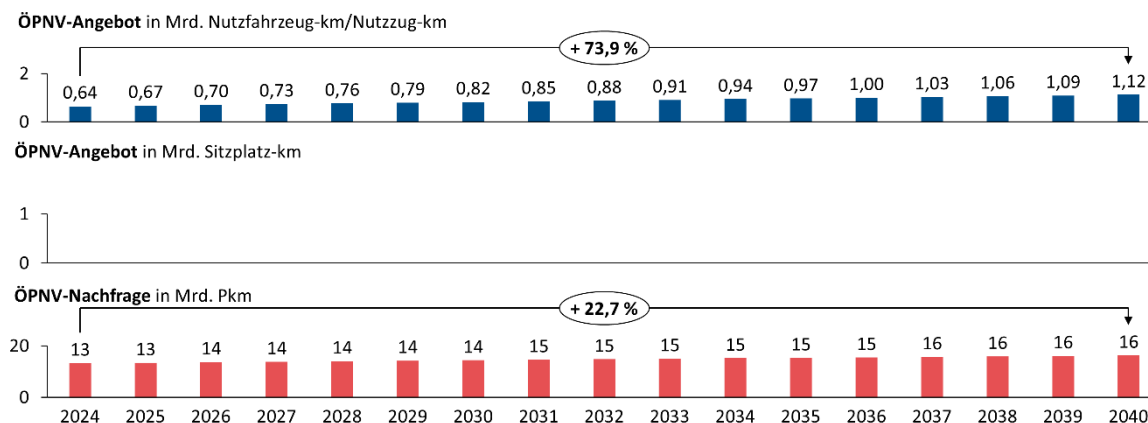


Abbildung 66: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Deutschlandangebot 2040

Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen: Finanzierungsbedarf

Modernisierung 2040

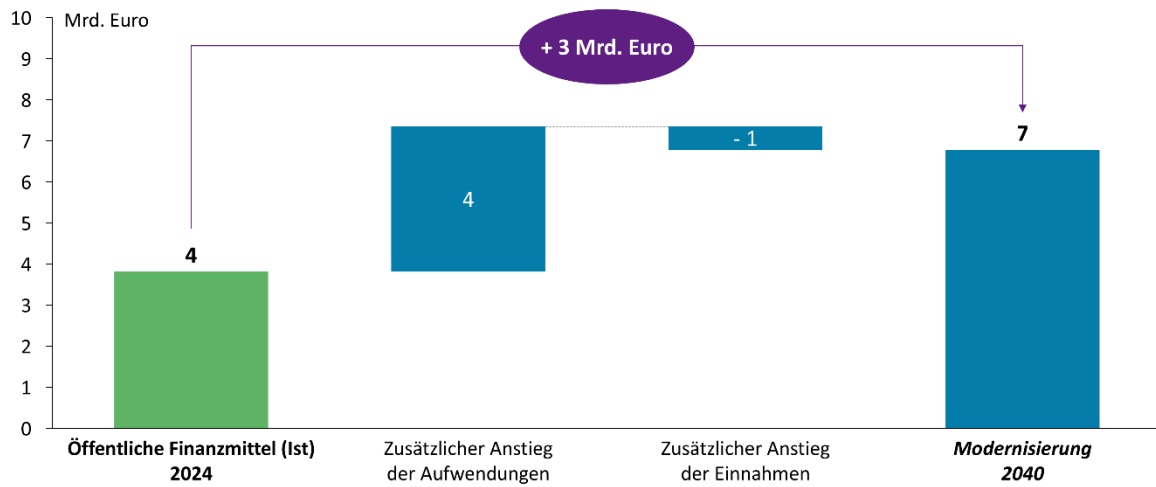


Abbildung 67: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro

Deutschlandangebot 2040

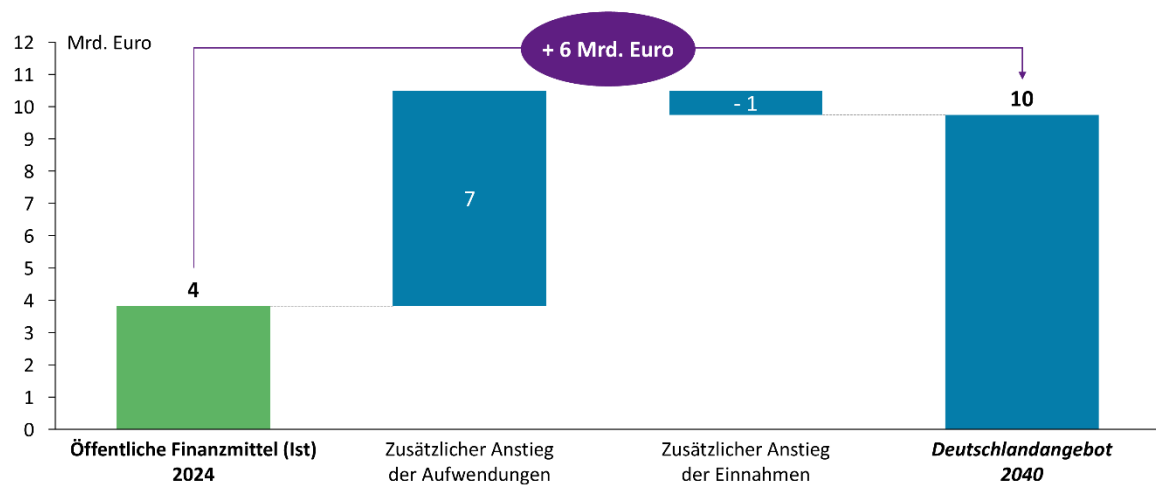


Abbildung 68: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro

Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs

Modernisierung 2040

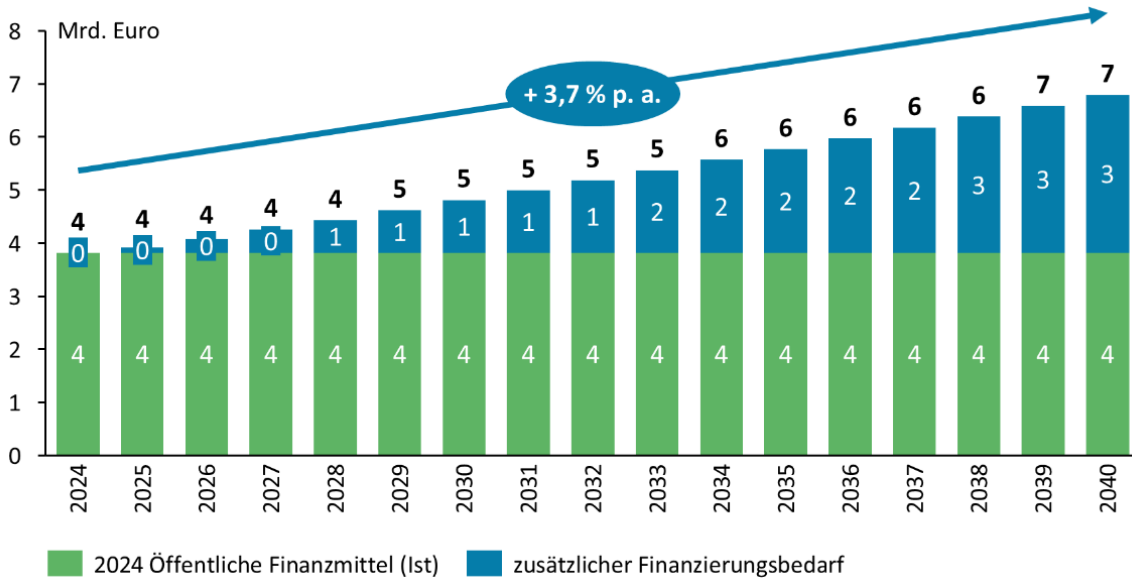


Abbildung 69: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Deutschlandangebot 2040

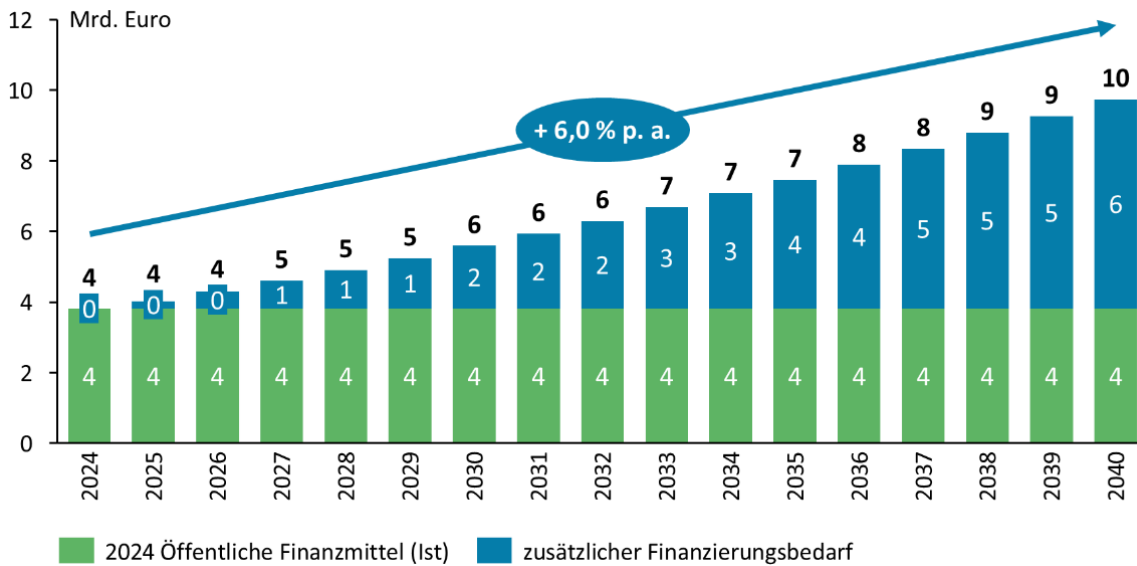


Abbildung 70: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis: Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Modernisierung 2040

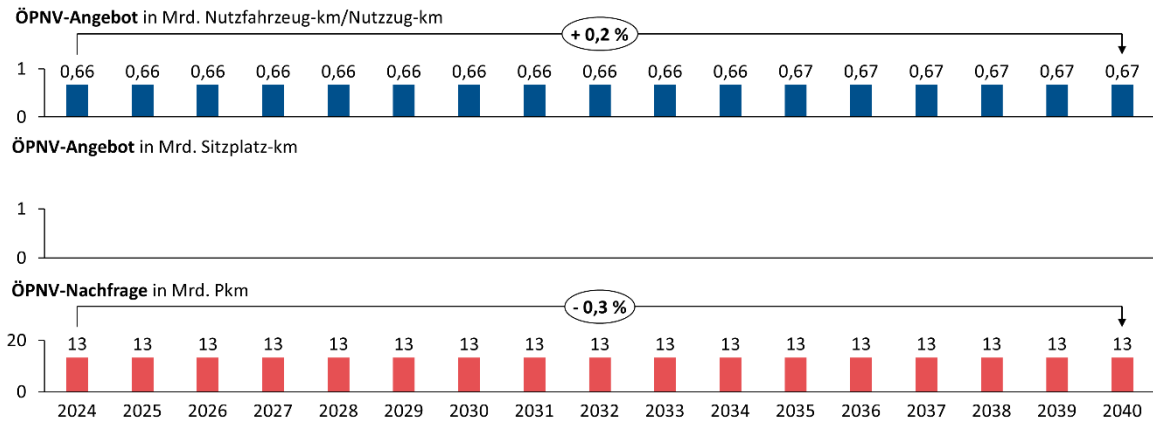


Abbildung 71: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis im Szenario Modernisierung 2040

Deutschlandangebot 2040

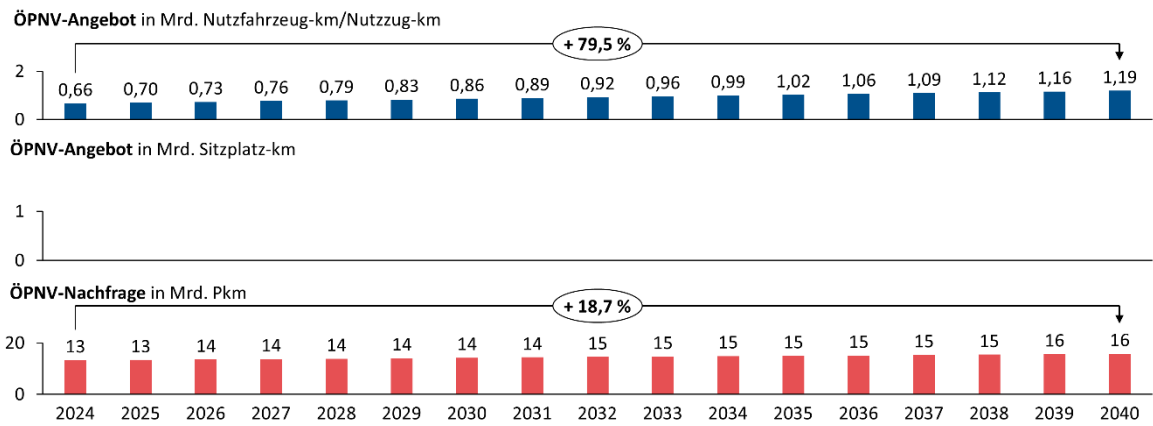


Abbildung 72: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis im Szenario Deutschlandangebot 2040

Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis: Finanzierungsbedarf

Modernisierung 2040

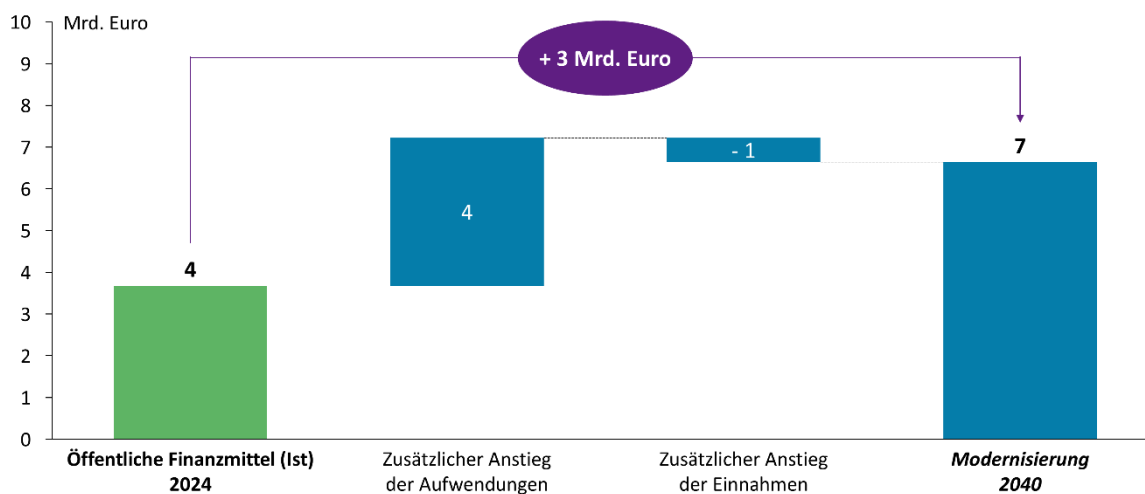


Abbildung 73: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro

Deutschlandangebot 2040

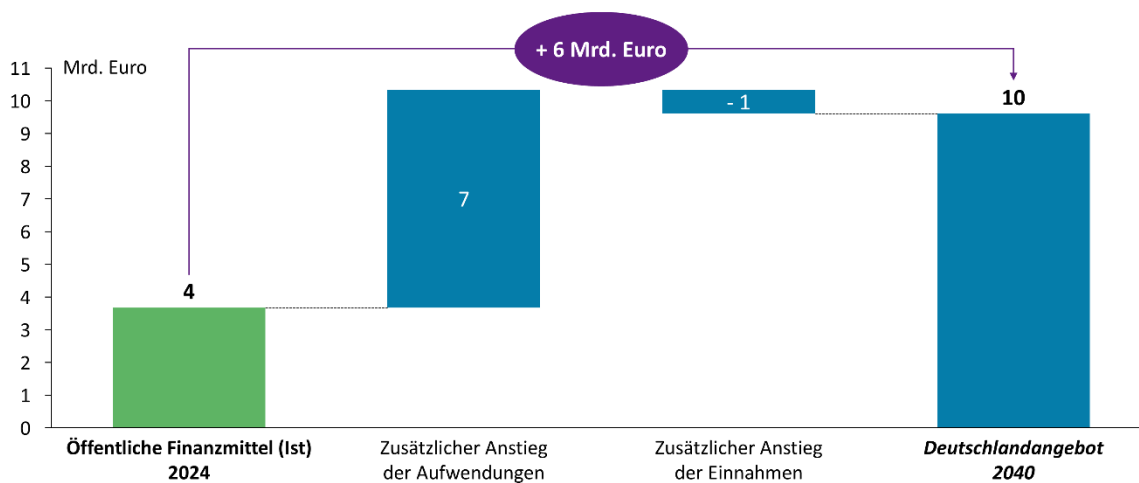


Abbildung 74: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro

Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs

Modernisierung 2040

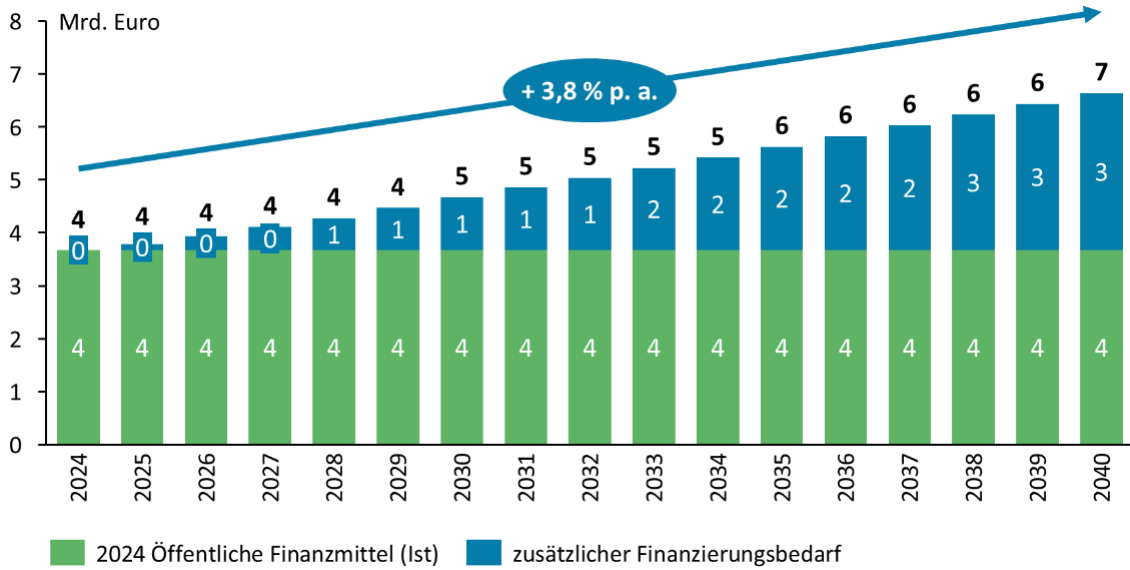


Abbildung 75: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Deutschlandangebot 2040

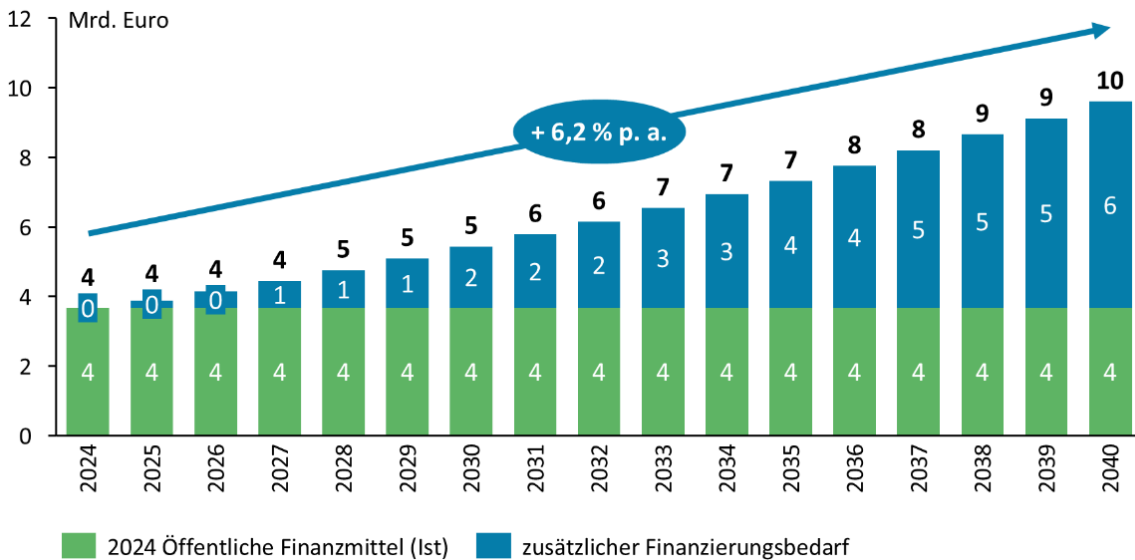


Abbildung 76: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr

Abdeckungsgrade der Datenerhebung je Bundesland und Sparte nach Betriebsleistung

<i>(Angaben in Tausend Nutzfahrzeug-/ Nutzzug-km)</i>	ÖPNV-Gesamt (Sparten BUS + TRAM + SPNV)			Sparte BUS		
	Primär-+ Sekundär- erhebung	Grund- gesamtheit	Abdeckung	Primär-+ Sekundär- erhebung	Grund- gesamtheit	Abdeckung
Schleswig-Holstein	124.071	160.414	77 %	87.180	133.581	65 %
Hamburg	89.006	121.653	73 %	58.071	92.272	63 %
Niedersachsen	162.913	319.343	51 %	105.493	249.904	42 %
Bremen	24.099	27.997	86 %	13.756	17.971	77 %
Nordrhein-Westfalen	527.219	735.468	72 %	343.788	558.104	62 %
Hessen	127.507	317.249	40 %	44.757	235.979	19 %
Rheinland-Pfalz	78.644	222.208	35 %	53.964	179.562	30 %
Baden-Württemberg	240.323	505.875	48 %	105.399	359.854	29 %
Bayern	245.344	555.542	44 %	78.413	383.170	20 %
Saarland	17.976	42.828	42 %	9.516	33.606	28 %
Berlin	170.373	179.032	95 %	93.539	95.446	98 %
Brandenburg	153.429	155.458	99 %	108.311	103.497	100 %
Mecklenburg-Vorpommern	51.725	123.476	42 %	30.614	100.971	30 %
Sachsen	134.564	206.758	65 %	95.377	141.984	67 %
Sachsen-Anhalt	79.613	115.678	69 %	42.014	78.344	54 %
Thüringen	101.608	97.355	100 %	75.560	69.215	100 %
Deutschland	2.328.415	3.886.334	60 %	1.345.753	2.833.460	47 %

<i>(Angaben in Tausend Nutzfahrzeug-/ Nutzzug-km)</i>	Sparte TRAM			Sparte SPNV		
	Primär- + Sekundär- erhebung	Grund- gesamt- heit	Abdeckung	Primär- + Sekundär- erhebung	Grund- gesamt- heit	Abdeckung
Schleswig-Holstein	12.800	958	100 %	24.092	25.875	93 %
Hamburg	12.800	14.012	91 %	18.135	15.368	100 %
Niedersachsen	12.889	14.760	87 %	44.530	54.679	81 %
Bremen	7.219	6.901	100 %	3.124	3.124	100 %
Nordrhein-Westfalen	71.168	65.101	100 %	112.263	112.263	100 %
Hessen	35.984	25.889	100 %	46.765	55.380	84 %
Rheinland-Pfalz	2.277	4.185	54 %	22.403	38.461	58 %
Baden-Württemberg	46.316	50.259	92 %	88.607	95.762	93 %
Bayern	34.133	37.093	92 %	132.798	135.279	98 %
Saarland	1.839	2.601	71 %	6.622	6.622	100 %
Berlin	42.000	46.458	90 %	34.834	37.128	94 %
Brandenburg	4.072	7.109	57 %	41.046	44.852	92 %
Mecklenburg- Vorpommern	3.179	3.872	82 %	17.932	18.634	96 %
Sachsen	25.311	28.589	89 %	13.877	36.185	38 %
Sachsen-Anhalt	11.982	11.718	100 %	25.616	25.616	100 %
Thüringen	6.385	8.476	75 %	19.664	19.664	100 %
Deutschland	330.354	327.982	100 %	652.309	724.892	90 %

Abbildung 77: Abdeckungsgrade der Datenerhebung je Bundesland und Sparte nach Betriebsleistung

Destatis-Indizes

Destatis-Index	Destatis-Tabelle/ GP-Klassifikation	Einheit	2023	2024	CAGR 2013–2024
Verbraucherpreisindex	Code: 61111-0001	Index (2023 = 100)	100,00	102,23	2,82 %
Dieselmotorkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher	GP19-1920260052	Index (2023 = 100)	100,00	95,08	0,42 %
Strompreis bei Abgabe an Nicht Haushalte (Index)	Code: 61241-16	Index (2023 = 100)	100,00	87,10	2,82 %
Nominallohnindex, Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen	Code: 62361-0021, WZ08-49	Index (2023 = 100)	100,00	105,29	2,81 %
Erzeugerpreisindex: Lastkraftwagen, Straßenzugmaschinen, Fahrgestelle (für Dieselfahrzeuge)	GP19-29104	Index (2023 = 100)	100,00	102,49	1,98 %
Erzeugerpreisindex: Teile und Zubehör für Kraftwagen (für Dieselfahrzeuge)	GP19-293	Index (2023 = 100)	100,00	101,09	1,11 %
Erzeugerpreisindex: Triebwagen und Schienenbusse ohne Bahndienstfahrzeuge	GP19-302020000	Index (2023 = 100)	100,00	101,65	1,16 %
Erzeugerpreisindex: Teile für Schienenfahrzeuge	GP19-3020403011	Index (2023 = 100)	100,00	101,75	1,36 %
Gewerbliche Betriebsgebäude	Code: 61261-0001	Index (2023 = 100)	100,00	103,52	5,00 %
Erdgas, bei Abgabe an Handel und Gewerbe	GP 3522 22	Index (2023 = 100)	100,00	89,83	6,01 %
Wasserstoff	GP19-201111500	Index (2023 = 100)	100,00	81,02	4,68 %
Zinssatz (EZB-Einlagenzins)	---	Prozent	2,25 %	3,00 %	---

Abbildung 78: Übersicht über verwendete Indizes des Statistischen Bundesamtes (Destatis)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Transformationsfahrplan für den ÖPNV bis 2040.....	11
Abbildung 2: schematische Darstellung Ermittlung Finanzierungsbedarf.....	13
Abbildung 3: Überblick über die Maßnahmen im Szenario Modernisierung 2040.....	15
Abbildung 4: Überblick über die Maßnahmen im Szenario Deutschlandangebot 2040	16
Abbildung 5: Übersicht über die Teilnehmenden an der ÖSPV-Erhebung, differenziert nach Sparten und kommunal beziehungsweise gemischtwirtschaftlich oder privat.....	18
Abbildung 6: Beteiligung an der SPNV-Primärdatenerhebung	19
Abbildung 7: Übersicht über die Unternehmensstichprobe aus der VDV-Statistik.....	21
Abbildung 8: aus der Verkehrsprognose 2040 übernommene Prognoseprämissen zu Nutzungskosten MIV/ÖPNV.....	25
Abbildung 9: Abdeckungsgrad der Erhebung an der Grundgesamtheit 2023 nach Betriebsleistung der Sparten.....	26
Abbildung 10: Schema der Vorgehensweise der Hochrechnung 2023 aus der Primär- und Sekundärdatenerhebung auf Basis der Grundgesamtheit nach Betriebsleistung.....	27
Abbildung 11: beispielhafte Zitate aus den Interviews.....	28
Abbildung 12: ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage 2024	32
Abbildung 13: Aufwendungen, Erlöse und ÖPNV-Finanzierungsbedarf 2024 in Milliarden Euro	33
Abbildung 14: Entwicklung des ÖPNV-Finanzierungsbedarfs für 2024 in Milliarden Euro	33
Abbildung 15: Deckung des Finanzierungsbedarfs im Status quo 2024 durch Bund, Länder und Kommunen	34
Abbildung 16: Überblick über die Maßnahmen im Szenario Modernisierung 2040	36
Abbildung 17: Entwicklung von ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Szenario Modernisierung 2040	38
Abbildung 18: Entwicklung Anzahl Beschäftigte und Fuhrpark im Szenario Modernisierung 2040	39
Abbildung 19: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro	40
Abbildung 20: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr.....	41
Abbildung 21: Entwicklung der öffentlichen Finanzierungsquote im Szenario Modernisierung 2040	41
Abbildung 22: Überblick über die Maßnahmen im Szenario Deutschlandangebot 2040	42
Abbildung 23: Definition der Mindestbedienstandards in Haltestellenkategorien je Kreistyp und Tageszeit.....	44
Abbildung 24: Vorgehen zur Ableitung der Güteklassen je Landkreis	45
Abbildung 25: Veränderung der durchschnittlichen Güteklasse je Kreis im Deutschlandangebot 2040 – vgl. auch die großformatigen Darstellungen der Deutschlandkarte im Anhang	45

Abbildung 26: Entwicklung von ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Deutschlandangebot 2040	46
Abbildung 27: Überblick über die Entwicklung der Anzahl der Beschäftigten und des Fuhrparks im Szenario Deutschlandangebot 2040.....	47
Abbildung 28: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro	48
Abbildung 29: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	49
Abbildung 30: Entwicklung der öffentlichen Finanzierungsquote im Deutschlandangebot 2040	49
Abbildung 31: Entwicklung der Verteilung der Aufwandsarten im Szenario Modernisierung 2040 je Sparte	54
Abbildung 32: Entwicklung der Verteilung der Aufwandsarten im Szenario Deutschlandangebot 2040 je Sparte.....	54
Abbildung 33: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage der Sparte BUS im Szenario Modernisierung 2040	55
Abbildung 34: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage der Sparte BUS im Szenario Deutschlandangebot 2040.....	55
Abbildung 35: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte BUS im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro	56
Abbildung 36: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte BUS im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro.....	56
Abbildung 37: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte BUS im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	57
Abbildung 38: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte BUS im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	57
Abbildung 39: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage der Sparte TRAM im Szenario Modernisierung 2040	58
Abbildung 40: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage der Sparte TRAM im Szenario Deutschlandangebot 2040.....	58
Abbildung 41: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte TRAM im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro	59
Abbildung 42: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte TRAM im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro.....	59
Abbildung 43: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte TRAM im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	60
Abbildung 44: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte TRAM im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	60
Abbildung 45: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage der Sparte SPNV im Szenario Modernisierung 2040	61
Abbildung 46: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage der Sparte SPNV im Szenario Deutschlandangebot 2040.....	61

Abbildung 47: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte SPNV im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro	62
Abbildung 48: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte SPNV im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro	62
Abbildung 49: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte SPNV im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	63
Abbildung 50: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Sparte SPNV im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	63
Abbildung 51: Überblick über die Güteklassen je Kreistyp im Status quo (Basisjahr 2024).....	64
Abbildung 52: Überblick über die Güteklassen je Kreistyp im Szenario Deutschlandangebot 2040	65
Abbildung 53: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp kreisfreie Großstadt im Szenario Modernisierung 2040	66
Abbildung 54: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp kreisfreie Großstadt im Szenario Deutschlandangebot 2040	66
Abbildung 55: Entwicklung des Finanzierungsbedarf im Gebietstyp kreisfreie Großstadt im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro.....	67
Abbildung 56: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp kreisfreie Großstadt im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro.....	67
Abbildung 57: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp kreisfreie Großstadt im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	68
Abbildung 58: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp kreisfreie Großstadt im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	68
Abbildung 59: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp städtischer Kreis im Szenario Modernisierung 2040	69
Abbildung 60: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp städtischer Kreis im Szenario Deutschlandangebot 2040	69
Abbildung 61: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp städtischer Kreis im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro.....	70
Abbildung 62: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp städtischer Kreis im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro.....	70
Abbildung 63: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp städtischer Kreis im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	71
Abbildung 64: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp städtischer Kreis im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	71
Abbildung 65: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Modernisierung 2040	72
Abbildung 66: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Deutschlandangebot 2040	72
Abbildung 67: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro	73
Abbildung 68: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro	73

Abbildung 69: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	74
Abbildung 70: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr.....	74
Abbildung 71: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis im Szenario Modernisierung 2040	75
Abbildung 72: Entwicklung ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage im Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis im Szenario Deutschlandangebot 2040	75
Abbildung 73: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro	76
Abbildung 74: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro	76
Abbildung 75: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis im Szenario Modernisierung 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	77
Abbildung 76: Entwicklung des Finanzierungsbedarfs im Gebietstyp dünn besiedelter ländlicher Kreis im Szenario Deutschlandangebot 2040 in Milliarden Euro pro Jahr	77
Abbildung 77: Abdeckungsgrade der Datenerhebung je Bundesland und Sparte nach Betriebsleistung	79
Abbildung 78: Übersicht über verwendete Indizes des Statistischen Bundesamtes (Destatis).....	80