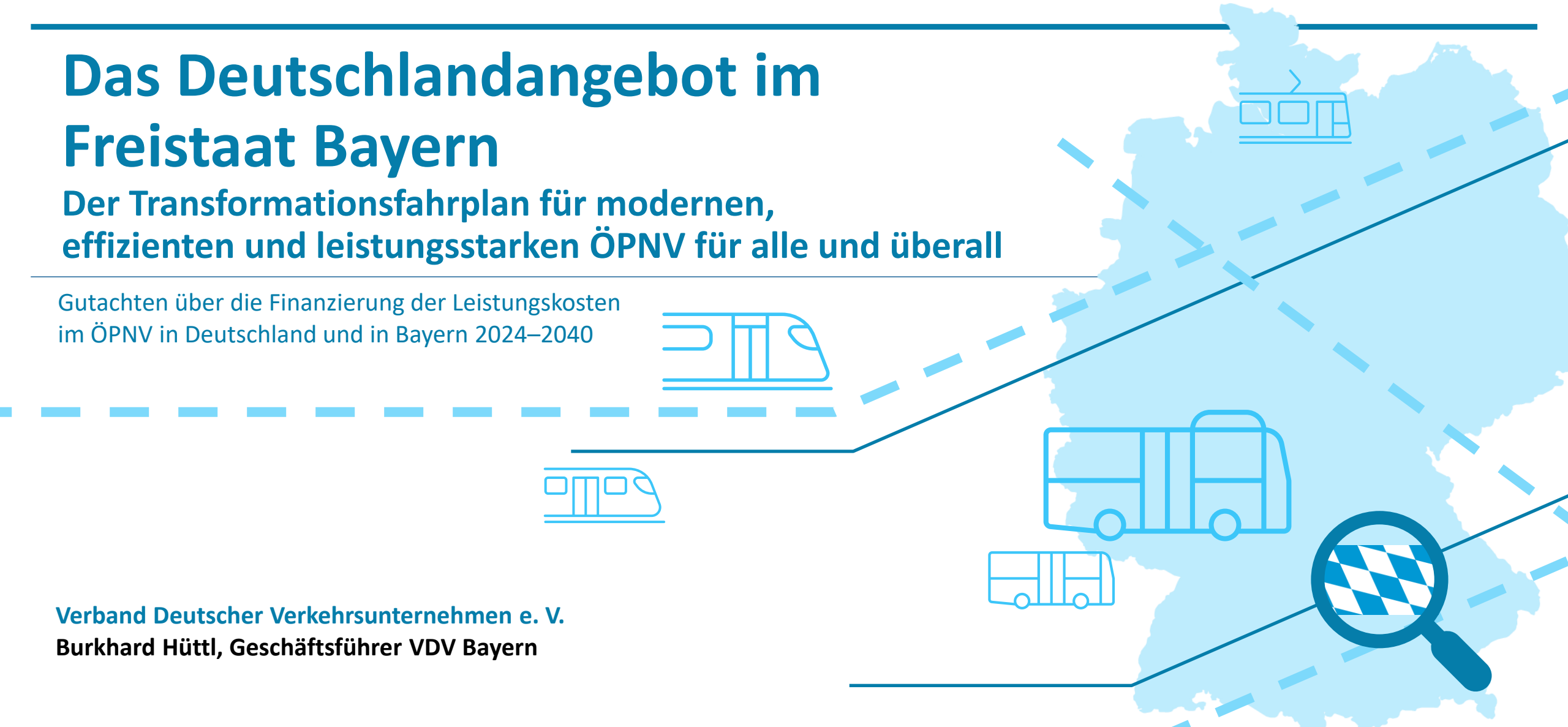
RAMBØLL civity Management Consultants pwc intraplan

VDV Die Verkehrsunternehmen

# Das Deutschlandangebot im Freistaat Bayern

## Der Transformationsfahrplan für modernen, effizienten und leistungsstarken ÖPNV für alle und überall

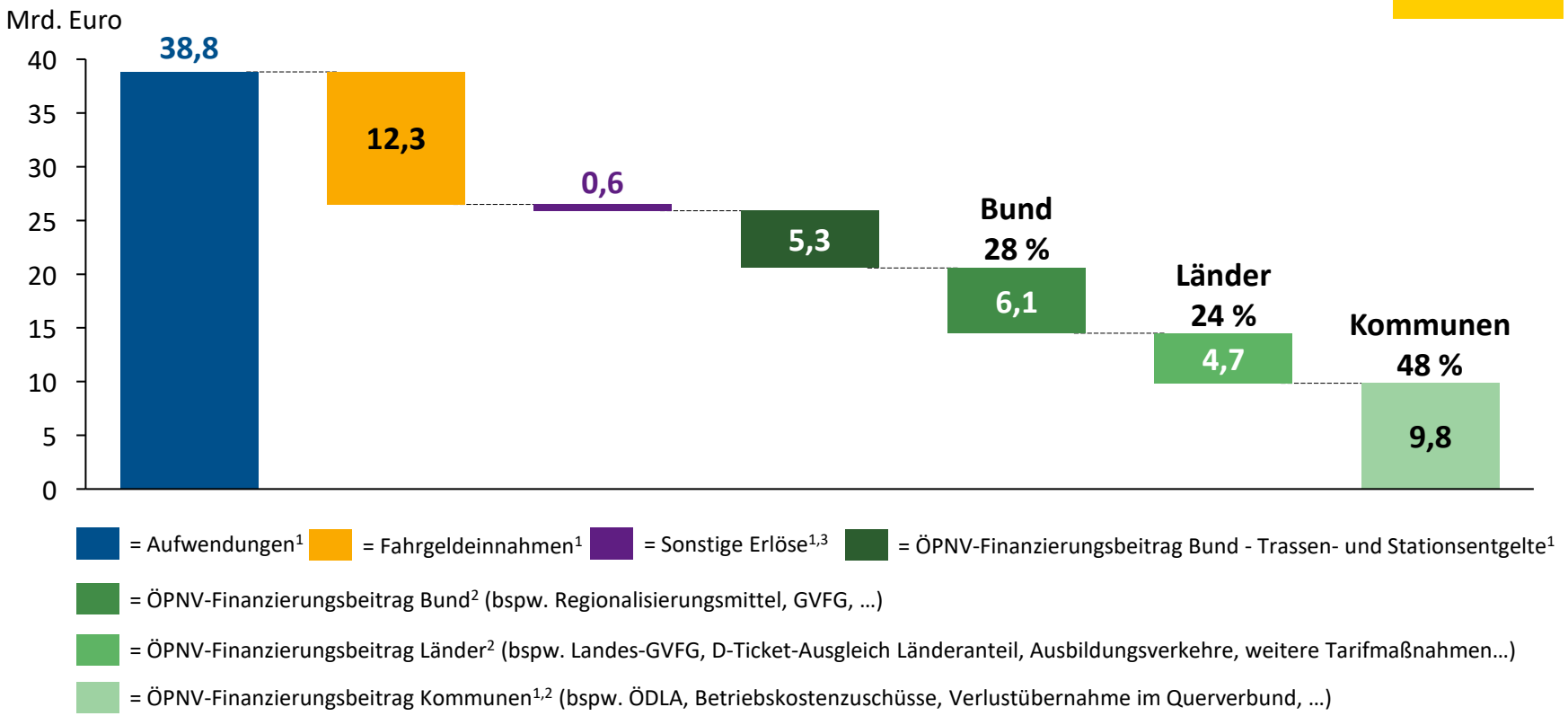
Gutachten über die Finanzierung der Leistungskosten im ÖPNV in Deutschland und in Bayern 2024–2040



**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.**
**Burkhard Hüttl, Geschäftsführer VDV Bayern**

# Status quo: Die ÖPNV-Aufwendungen werden heute nur zu rund einem Drittel durch Fahrgelder gedeckt, von den übrigen zwei Dritteln aus öffentlicher Hand kommen wesentliche Teile von Bund und Kommunen

## ÖPNV-Aufwendungen und deren Deckung 2024 für die Bundesrepublik Deutschland



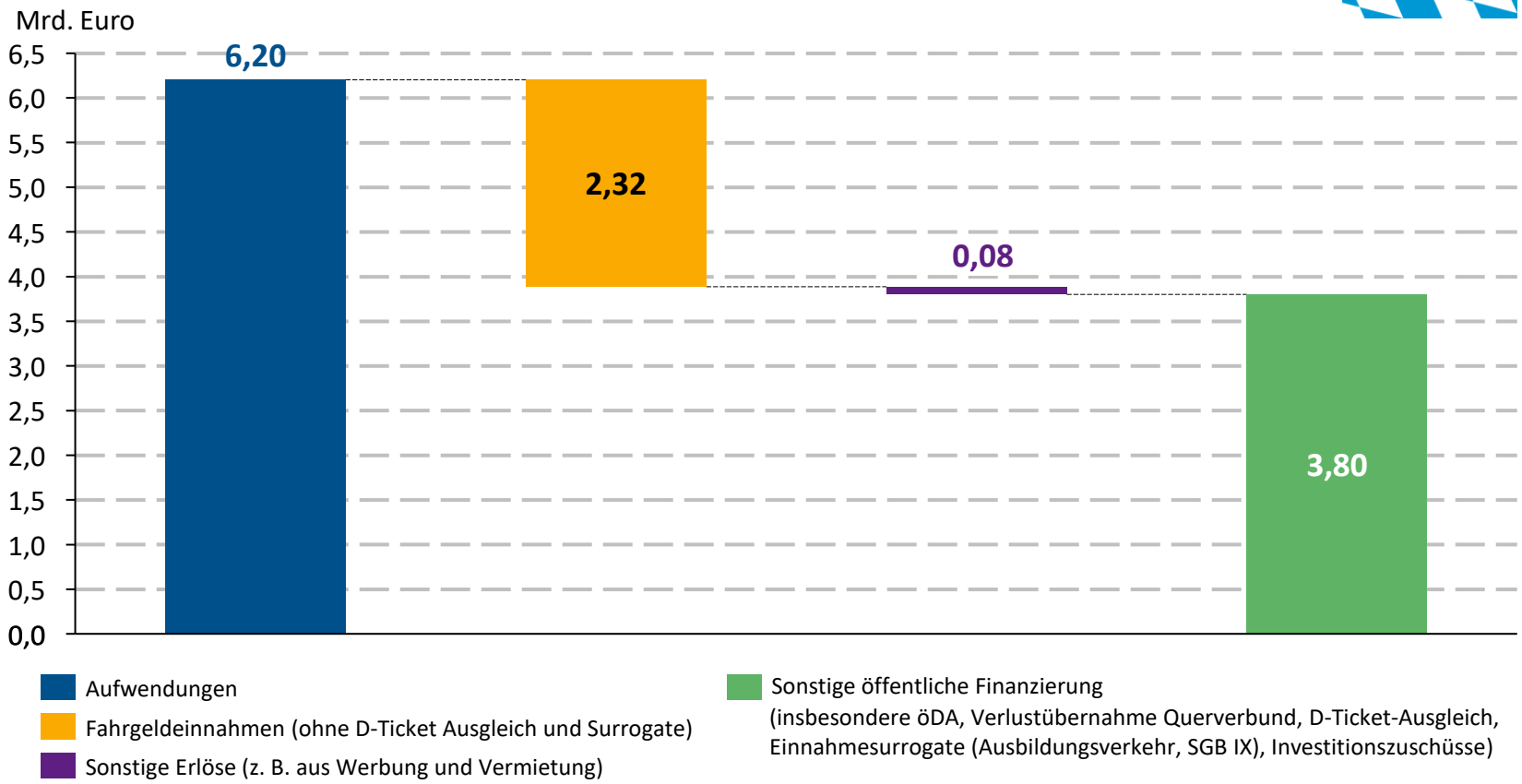

## Zentrale Ergebnisse

- 2024 betrugen die **Gesamtaufwendungen für den ÖPNV in Deutschland ca. 38,8 Mrd. Euro.**
- **Fahrgastbezogene Einnahmen** und **sonstige Erlöse** trugen mit **rund einem Drittel** (ca. 12,9 Mrd. Euro) zur Deckung dieses Gesamtaufwands bei.
- Rund 5,3 Mrd. Euro des Finanzierungsbeitrags entfallen auf **Trassen- und Stationsentgelte.** Diese haben eine wesentliche Bedeutung für die Finanzierung des SPNV.
- Ordnet man die Trassen- und Stationsentgelte zu 100 % dem Finanzierungsbeitrag des Bundes zu, wurde der **restliche Finanzierungsbedarf im ÖPNV im Jahr 2024** zu 28 % aus Bundesmitteln, zu 24 % aus Landesmitteln und zu 48 % aus kommunalen Mitteln gedeckt.

Quelle: [1] RMC/PwC, Datenstand 06.06.2025 sowie [2] *Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr über die für den ÖPNV eingesetzten jeweiligen Bundes-, Landes- und Kommunalmittel zum 31. Juli 2024* annuisiert für doppische Ergebnisbetrachtung sowie fortgeschrieben auf das Jahr 2024 auf Basis RegG und GVFG; [3] Erlöse aus Werbung etc.
Mögliche Abweichungen zwischen Summen- und Einzelwerten sind rundungsbedingt.

# Status quo: Die ÖPNV-Aufwendungen in Bayern werden heute nur zu etwas mehr als einem Drittel durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt – Die öffentliche Hand leistet den größten Finanzierungsanteil

**ÖPNV-Aufwendungen und deren Deckung 2024 für den Freistaat Bayern**

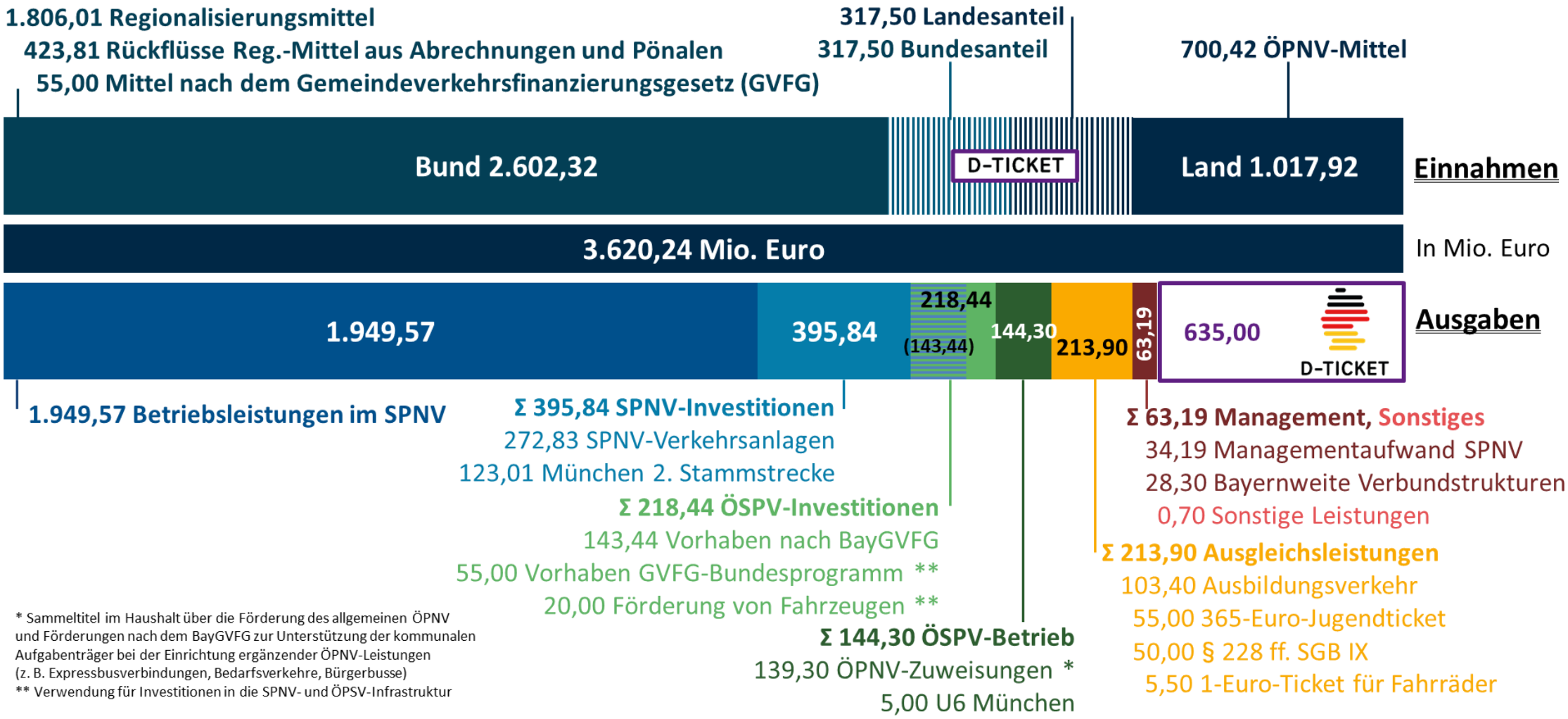



## Zentrale Ergebnisse

- 2024 betrugen die **Gesamtaufwendungen für den ÖPNV in Bayern ca. 6,20 Mrd. Euro**.
- **Fahrgastbezogene Einnahmen** trugen mit rund **37 %** (ca. 2,32 Mrd. Euro) zu etwas mehr als einem Drittel zur Deckung des Gesamtaufwands bei.
- **Sonstige Erlöse** durch zusätzliche Einnahmen der Verkehrsunternehmen tragen dagegen mit etwa 0,08 Mrd. Euro nur **einen Bruchteil** zur Deckung **der Gesamtaufwendungen** bei.
- Der verbleibende Finanzierungsbedarf von ca. **3,80 Mrd. Euro** im Jahr 2024 wird durch **öffentliche Finanzierungsquellen** gedeckt.

  Hierunter fallen insbesondere der **kommunale Finanzierungsbeitrag** für den lokalen Verkehr, der **Ausgleich für das Deutschlandticket**, GVFG-Mittel, Fördermittel von Bund und Freistaat sowie Einnahmensurrogate.

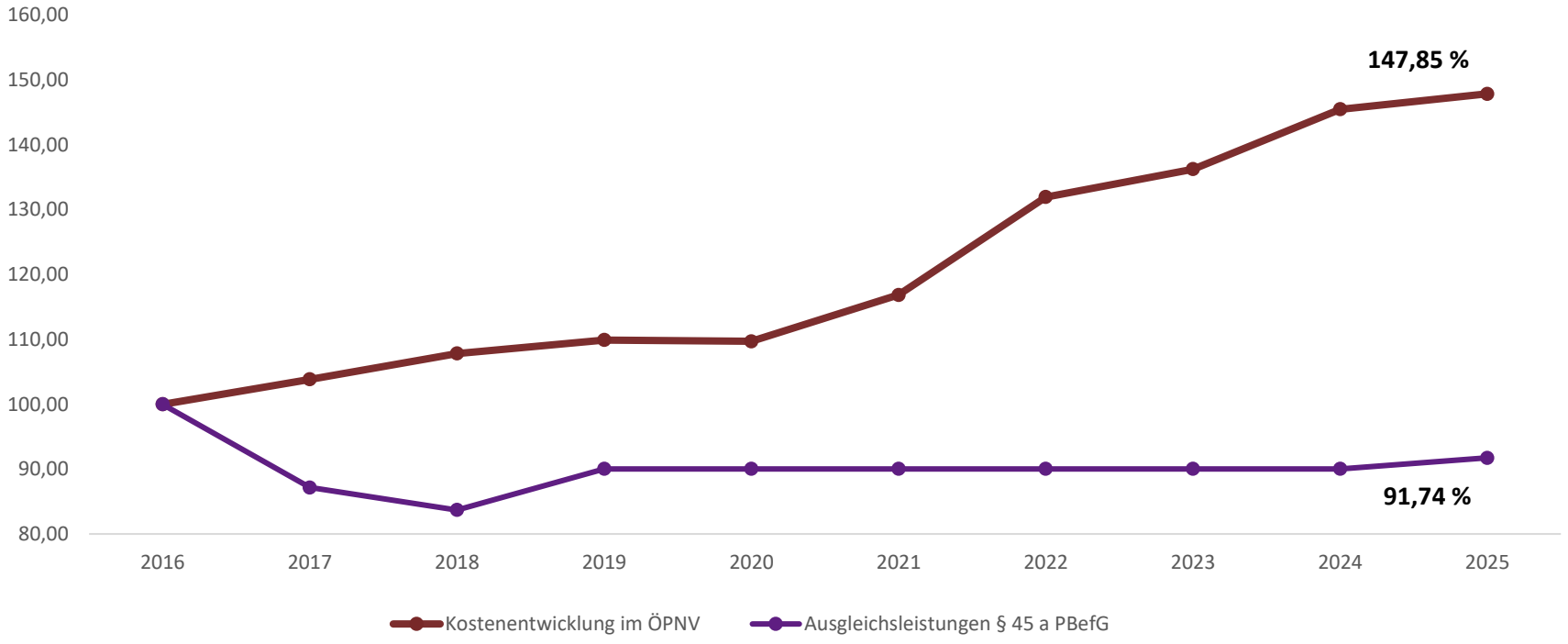
# ÖPNV-Finanzströme in Bayern 2025 (Planwerte) – Die geplanten Ausgaben werden zu 72 Prozent aus Bundes- und zu rund 28 Prozent aus Landesmitteln finanziert




* Sammeltitel im Haushalt über die Förderung des allgemeinen ÖPNV und Förderungen nach dem BayGVFG zur Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger bei der Einrichtung ergänzender ÖPNV-Leistungen (z. B. Expressbusverbindungen, Bedarfsverkehre, Bürgerbusse)
** Verwendung für Investitionen in die SPNV- und ÖPSV-Infrastruktur

# Hilfen im Ausbildungsverkehr

## Die Haushaltsmittel des Freistaats stagnieren seit 2016. Gleichzeitig sind die Kosten stark gestiegen.



# Mit den heutigen Finanzmitteln ist ein besserer ÖPNV nicht möglich – Infrastruktur, Betrieb und Personal leben von der Substanz, weiterer Substanzverlust und Angebotsabbau droht

## Fehlendes Angebot ist der wesentliche Grund für Nicht-Nutzung des ÖPNV bei potenziellen Kundinnen und Kunden

### Die Herausforderungen sind groß …

… sanierungsbedürftige Infrastruktur
… bundesweiter Fach- und Arbeitskräftemangel
… Qualitätsmängel auch bei neu beschafften Fahrzeugen
… zunehmende Ausfälle und Abbestellungen
… unzureichende Finanzierung

*Ein schlechter werdendes ÖPNV-Angebot trägt in der Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger dazu bei, die Funktionsfähigkeit des Staates bei der Daseinsvorsorge kritisch zu hinterfragen.*

# Wir entwerfen mit dem *Deutschlandangebot 2040* ein Zielbild für den ÖPNV in Deutschland und im Freistaat Bayern

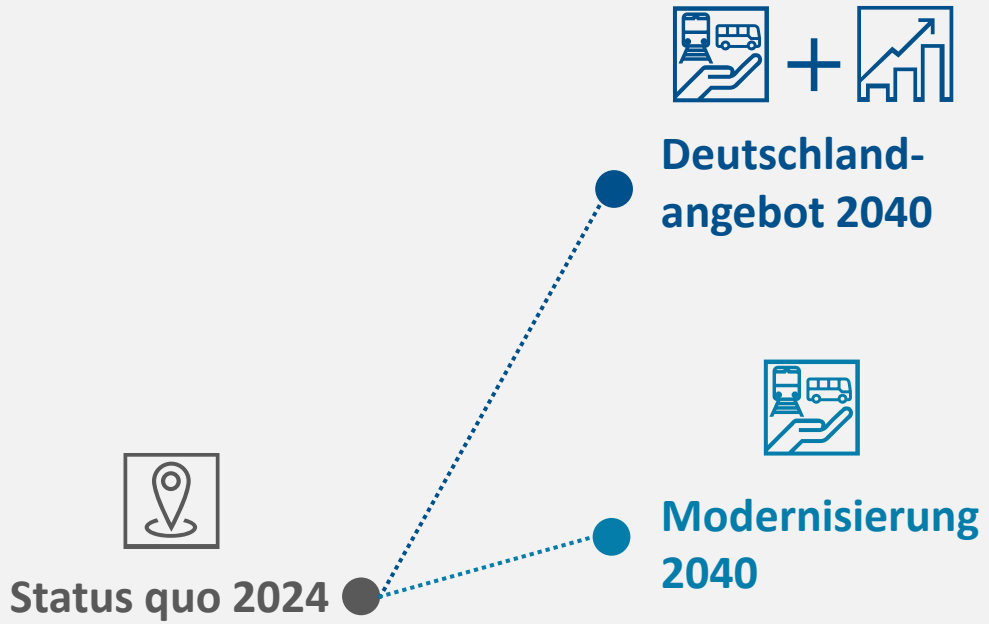
## Ein moderner, effizienter und leistungsstarker ÖPNV für alle und überall

**ÖPNV 2040…**

- … digital vernetzt
- … in der Stadt und auf dem Land verlässlich verfügbar
- … klimaneutral
- … zuverlässig, sicher und bezahlbar

# Die Wege zu einem starken ÖPNV der Zukunft – Rückgrat für soziale Teilhabe, Wirtschaftswachstum, Klimaschutz und Lebensqualität

## Transformationsfahrplan für zwei Szenarien




**Grundsätzliche ÖPNV-Verbesserungen in der Bundesrepublik Deutschland**

### Deutschlandangebot 2040

- **Signifikante Verbesserung von Qualität UND Quantität**
- Alle Maßnahmen aus dem Szenario *Modernisierung 2040*
- Realisierung des Zielfahrplans Deutschlandtakt
- Anschlusssicherung im Schienenpersonenverkehr
- Angebotsverdichtung Tram/U-Bahn um 40 %
- Fahrplanbeschleunigung um 5 %
- Ausbau des Busangebots bundesweit mit Mindestbedienstandards, in ländlichen Räumen mit kleinen Fahrzeugen/On-Demand-Verkehr

### Modernisierung 2040

- **Bestandssicherung und signifikante Verbesserung der ÖPNV-Qualität bei punktuellem Ausbau des ÖPNV-Angebots**
- Vorantreiben der Antriebswende bei Bussen und im SPNV
- Umsetzung der GVFG-Projekte mit Baubeginn bis 2028
- Abbau des Sanierungsstaus bei der Infrastruktur

# Landesweit werden im ÖPNV im Freistaat Bayern zukunftsweisende Verbesserungen in allen Sparten umgesetzt

## Transformationsfahrplan für zwei Szenarien

### Deutschlandangebot 2040

**Qualität & Quantität**

### Modernisierung 2040

**Qualität**

## Konkrete ÖPNV-Verbesserungen im Freistaat Bayern

**SPNV-Ausbau**
- Umsetzung bestehender Konzepte

**Landesweite RE-Linien**
- Verdichtung des Angebotes

**Donautalbahn**
- Angebotsausweitung Regensburg – Ingolstadt – Günzburg (-Ulm)

**On-Demand in ländlichen Kreisen**
- Flächendeckendes Angebot

**Realisierung des Zielfahrplans Deutschlandtakt**

**Angebotsverdichtung bei Tram, Stadtbahn und U-Bahn um 40 %**

**Flächendeckender massiver Ausbau des Busangebots zur landesweiten Erschließung**

**Schaffung/Ausbau der erforderlichen Infrastruktur (Gleise, Bahnsteige, Betriebshöfe, LST etc.)**

**Reaktivierungen im SPNV**
- Staudenbahn

**Straßenbahn Nürnberg**
- Neubaustrecke bis zur Messe

**Elektrifizierung im SPNV**
- Umstellung auf BEMU-Fahrzeuge

**Elektrifizierung des Busverkehrs**
- Hochlauf der E-Bus-Flotten

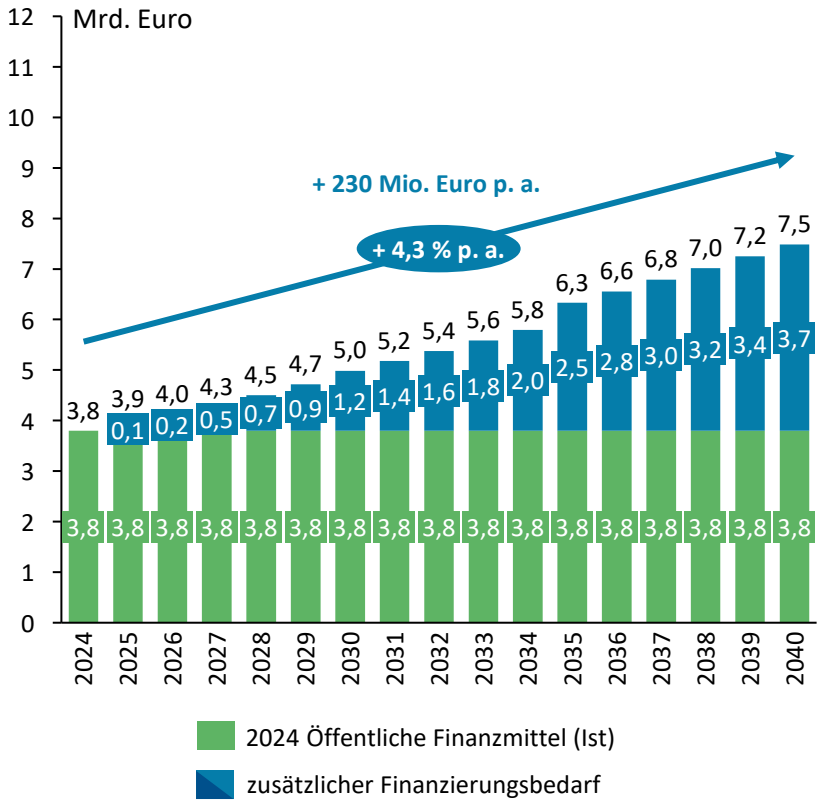
**U-Bahn München**
- Einführung CBTC im Gesamtnetz

**Erneuerung der gesamten ÖPNV-Infrastruktur**
(Betriebshöfe, Haltestellen, ETCS)

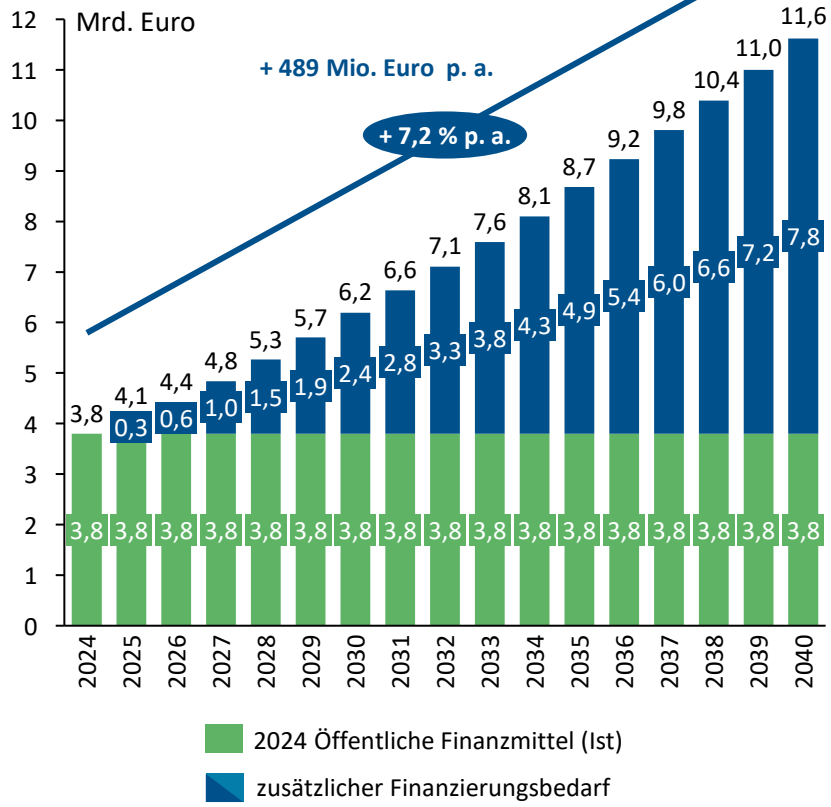
# Beide Wege kosten Geld: Die *Modernisierung* des ÖPNV im Freistaat Bayern kostet 230 Mio. Euro pro Jahr zusätzlich – Zur Realisierung des *Deutschlandangebots* beträgt der jährliche Mehrbedarf 489 Mio. Euro

**Öffentliche Finanzmittel (Ist 2024) und Entwicklung des Finanzierungsbedarfs bis 2040 für den Freistaat Bayern**

## Modernisierung 2040




## Deutschlandangebot 2040



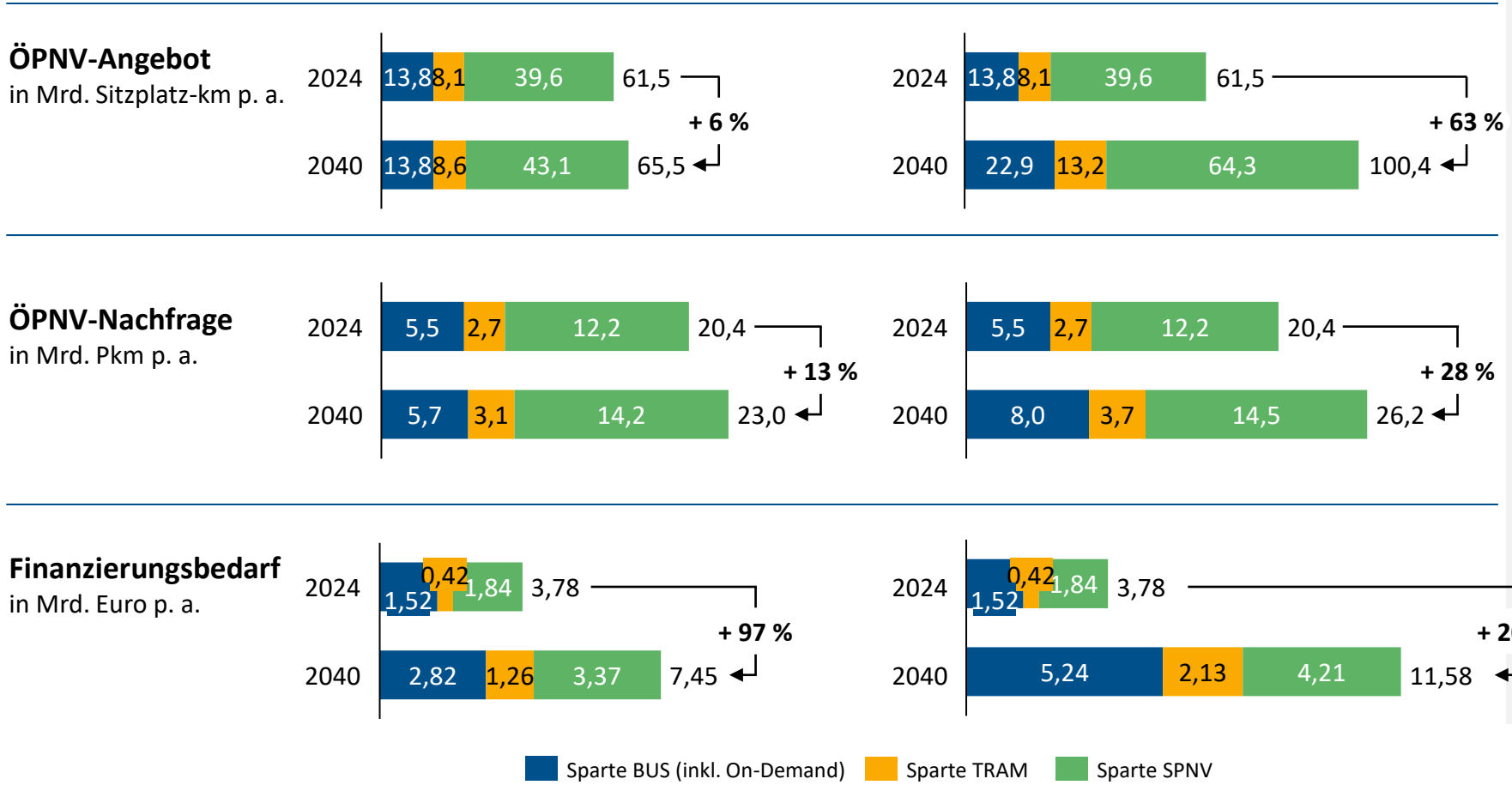

## Zentrale Ergebnisse

- Im Jahr 2024 wird der ÖPNV **im Freistaat Bayern** durch öffentliche Finanzmittel in Höhe von ca. **3,80 Mrd. Euro** finanziert. Rein inflationsbedingt wird der Mittelbedarf im Jahr 2040 auf ca. **5,2 Mrd. Euro** ansteigen. Dies entspricht ca. **89 Mio. Euro** pro Jahr.
- Für die **Modernisierung** muss der heutige Betrag im Mittel jährlich um ca. **230 Mio. Euro erhöht** werden. Dies entspricht einem Anstieg um ca. 4,3 % pro Jahr.
- Das **Deutschlandangebot** erfordert hingegen einen jährlichen Anstieg im Mittel um ca. **489 Mio. Euro**. Dies entspricht einem Anstieg um ca. 7,2 % pro Jahr.

Abweichungen zwischen Summen- und Einzelwerten sind rundungsbedingt. | Reine Inflation gemäß Inflationsziel der EZB (2 %).

# Dem Finanzierungsbedarf im Szenario *Deutschlandangebot 2040* steht ein stark gestiegener Nutzen durch Angebotsausweitung und Kapazitätssteigerung gegenüber

**Gegenüberstellung der Ergebnisse für den Freistaat Bayern**




## Zentrale Ergebnisse

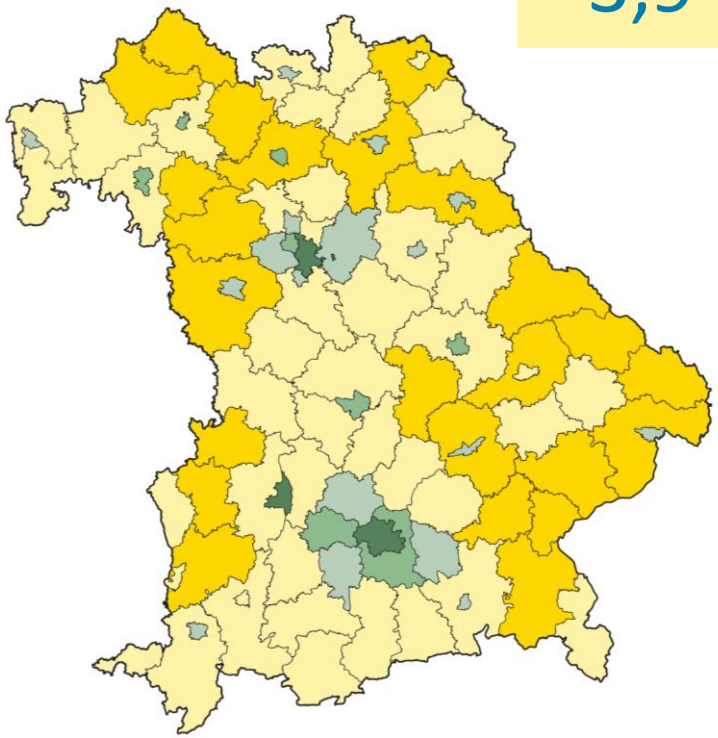
- Die **Modernisierung** bewirkt einen Anstieg des Finanzierungsbedarfs um ca. 97 % bis 2040. Die Sparten **TRAM und SPNV** haben den größten Anstieg aufgrund von Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung der **Infrastruktur** (Zweite S-Bahn-Stammstrecke in München) mit den daraus folgenden Angebotserweiterungen.
- **Bayern profitiert von einer positiven Bevölkerungsentwicklung.** Bis 2040 soll die Bevölkerung um 5,0 % wachsen. Das betrifft nicht nur München, sondern die meisten bayerischen Regionen.
- Im **Deutschlandangebot** steigt der Finanzierungsbedarf in allen Sparten deutlich stärker (ca. + 206 %), insbesondere in der Sparte **TRAM** für den Ausbau von Infrastruktur und Angeboten (ca. + 410 %).

# Mit dem *Deutschlandangebot 2040* wird das ÖPNV-Angebot auf ein starkes, bezahlbares Angebot für ganz Bayern gehoben: qualitativ und quantitativ für alle und überall

## Deutschlandtakt und Angebotsverdichtung schaffen ein flächendeckendes, leistungsfähiges ÖPNV-Netz

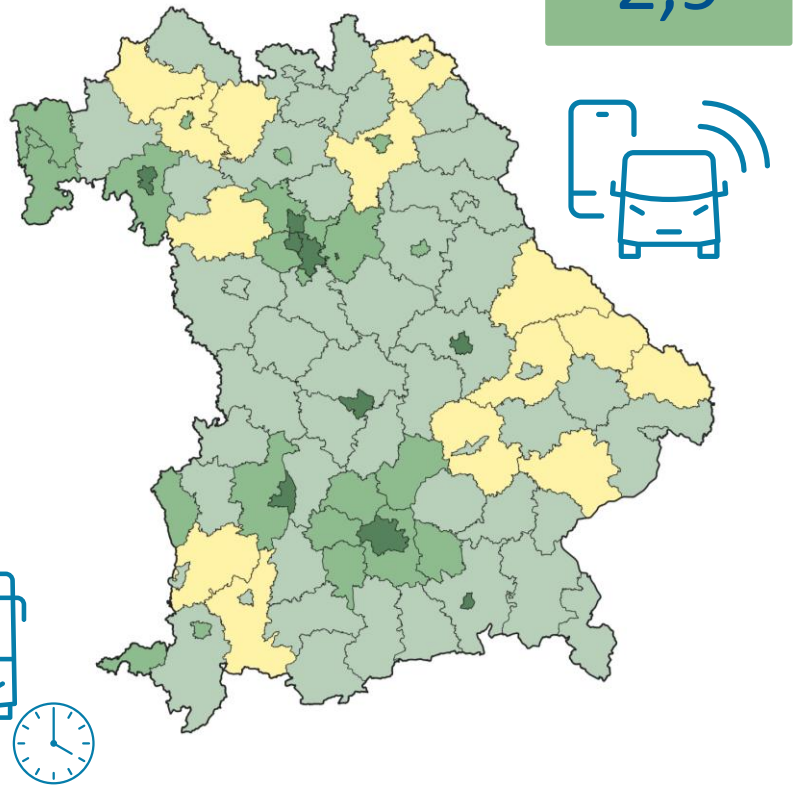
### Status quo

⌀ Güteklasse
3,9



### Deutschlandangebot 2040

⌀ Güteklasse
2,9



Unzureichendes Angebot — Flächendeckend vernetzt

### Zentrale Ergebnisse

- Das **Deutschlandangebot verbessert die Erschließung** mit dem ÖPNV **in allen Landkreisen in Bayern.**
- Die durchschnittliche Güteklasse verbessert sich von 3,9 auf 2,9
- Die Verbesserungen gelten **flächendeckend** und nicht nur im Durchschnitt.
- **Für mehr als ein Drittel der Bevölkerung verbessert sich das ÖPNV-Angebot um zwei Güteklassen**, für knapp die Hälfte der Bevölkerung um eine Güteklasse.

# Was bedeutet das für den Freistaat Bayern?

## Überdurchschnittlicher Anteil der Nutzerfinanzierung im ÖPNV im Freistaat Bayern.

Mit einem **Anteil von etwas mehr als einem Drittel** am Gesamtaufwand im Jahr 2024 liegt der **Anteil der Fahrgeldeinnahmen im Freistaat Bayern mit 37 % über dem bundesweiten Schnitt** von ca. 33 % – die **öffentliche Hand** stellt damit **auch in Bayern die zentrale Finanzierungssäule des ÖPNV** dar.

## Kosten im ÖPNV in Bayern steigen deutlich schneller als die Inflation.

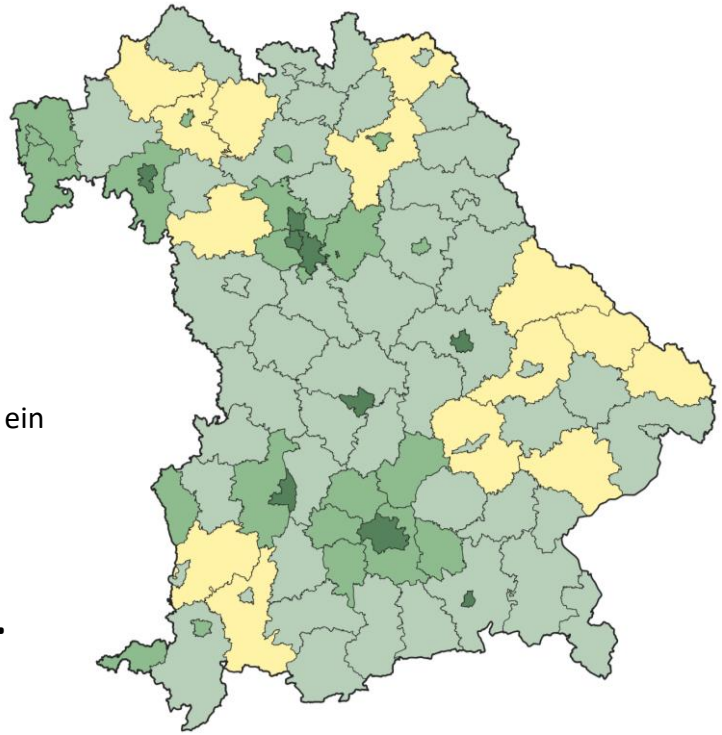
Der Finanzbedarf in Bayern steigt bis 2040 stark an – allein um **1,4 Mrd. Euro durch die allgemeine Inflation**.
Für das Szenario *Deutschlandangebot 2040* braucht es daher einen jährlichen Mittelaufwuchs um knapp **489 Mio. Euro**, im Szenario *Modernisierung 2040* um rund 230 Mio. Euro pro Jahr.

## Der Eigenbeitrag der Branche ist eine Voraussetzung.

Um auch zukünftig einen starken ÖPNV in Bayern realisieren zu können, ist neben der Erhöhung der Finanzierungsmittel ein **Eigenbeitrag der Branche** erforderlich. Dies schließt insbesondere die Schaffung **zukunftsfähiger, effizienter Strukturen und Aufgabenverteilungen, Kooperationen**, die **Standardisierung von Systemen und Fahrzeugen** zur Realisierung von Skaleneffekten sowie die **Digitalisierung und Automatisierung** von Abläufen und Prozessen ein.

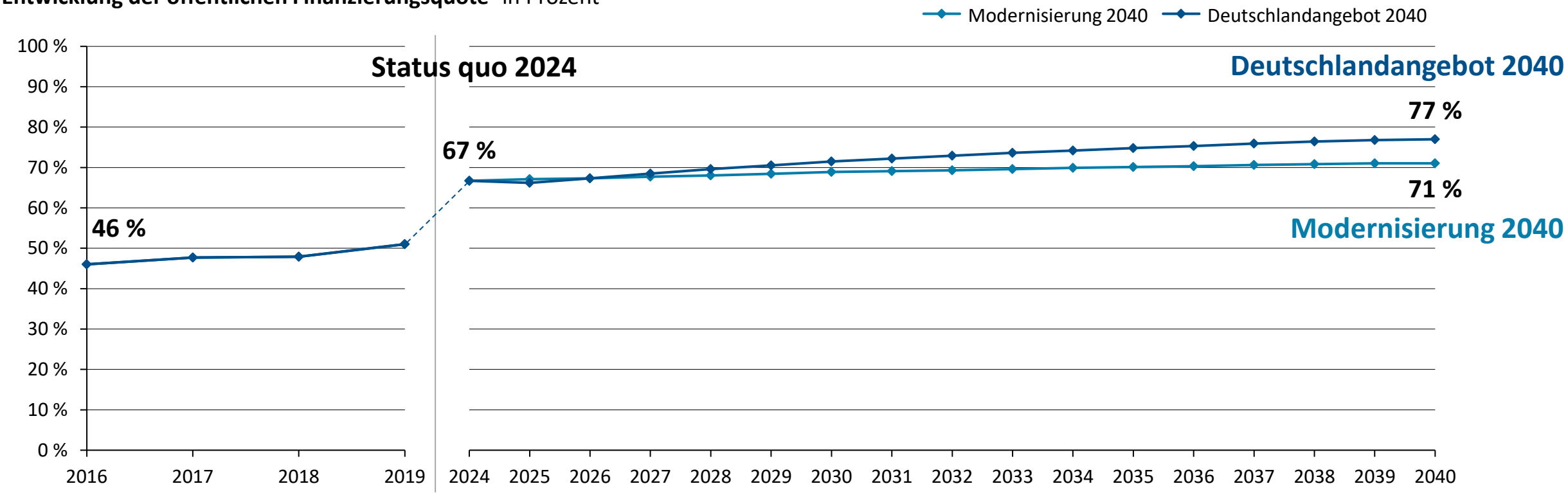
## Nur das *Deutschlandangebot 2040* beinhaltet ein flächendeckendes Angebot für Bayern.

Im *Deutschlandangebot 2040* wird der **ÖPNV für alle zur echten Alternative**. Es schafft signifikante **quantitative Verbesserungen des ÖPNV-Angebots**: **Deutschlandtakt**, **Angebotsverdichtung, Kapazitätsausbau** und **On-Demand**.
Der Bus nimmt eine zentrale Rolle ein, in ländlichen Räumen mit Kleinfahrzeugen bzw. als On-Demand-Verkehr.



# Der Anteil der öffentlichen Finanzierung am ÖPNV liegt 2024 bei ca. 67 % – Der relative Anteil öffentlicher Mittel nimmt bis 2040 trotz höherer Nachfrage weiter zu

**Entwicklung der öffentlichen Finanzierungsquote[1]** in Prozent




→ Politische Entscheidungen über Ticketpreise **erhöhen die Abhängigkeit von öffentlichen Geldern** deutlich
→ Die beschlossene **Preisindizierung für das Deutschlandticket** zur Mitfinanzierung der Verkehrsleistungen durch die Nutzer ist richtig
→ Der **Spielraum für auskömmliche Tarife** für das „Rest"-Ticketsortiment in den Verbünden muss genutzt werden

Quelle: (1) öffentliche Finanzierungsquote = (Aufwendungen - Fahrgeldeinnahmen - Sonstige Erlöse) / Aufwendungen; damit abweichende Definition ggü. Kostendeckungsgrad. Fahrgeldeinnahmen und sonstige Erlöse prognostiziert auf Basis der jeweiligen Szenarien-spezifischen Nachfragentwicklung bei gleichzeitig real konstantem Tarifgefüge (Preissteigerung D-Ticket und Restsortiment einheitlich 2 % pro Jahr)

# Ein wesentlicher Eigenbeitrag der Branche ist eine entscheidende Grundlage für die in den Szenarien dargestellte Transformation im ÖPNV

## Schlankere Strukturen, optimierte Prozesse, mehr Digitalisierung, mehr Standardisierung und mehr Zusammenarbeit gestalten den Transformationsfahrplan erfolgreich

### Wir als ÖPNV-Branche …

- … optimieren unsere Strukturen, digitalisieren interne Abläufe und bauen Bürokratie ab.
- … werden automatisierter und skalieren das autonome Fahren im Linien- und Linienbedarfsverkehr.

**Effizienz & Strukturen**

- … vereinheitlichen und standardisieren Fahrzeuge, Werkstätten und IT-Systeme.
- … steigern die Produktivität gemeinsam mit den Beschäftigten (Dialog mit Gewerkschaften).
- … schalten analoge Vertriebswege ab und setzen konsequent auf digitale Systeme.

**Digitalisierung & Automatisierung**

- … bauen für einen einfacheren Zugang die Tariflandschaft rund um das Deutschlandticket um.
- … passen unser Angebot laufend an veränderte Mobilitätsbedürfnisse an.

**Kunden & Angebot**

# Jetzt gemeinsam in unser Land investieren!

**Der ÖPNV in Deutschland kann bis 2040 zu einem modernen, effizienten und leistungsstarken System entwickelt werden**

## Die Gestaltungschancen sind groß …

… Verbesserung der Qualität im ÖPNV
… bessere Erreichbarkeit von Städten und ländlichen Räumen
… gleichwertige Lebensverhältnisse für die Menschen überall im Land
… Mobilität für alle und überall
… Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland

**Dafür benötigen wir einen Modernisierungspakt mit einer verlässlichen und langfristigen Vereinbarung zwischen Bund und Ländern über den Finanzrahmen**

Bildlizenz: © Ben | stock.adobe.com

# Freistaat Bayern Doppelhaushalt 2026 / 2027

**Kernhaushalt:**

- **Hohe Mittelbindung für die Finanzierung von ÖPNV-Tarifmaßnahmen**
- **Zuwachs bei den Bestellmitteln der BEG (aus dem RegG)**
- **Im Übrigen weitgehende Stagnation**

**Aus dem Landesanteil des Bundes-Sondervermögens:**

- **5 Mrd. Euro Investitionsmittel an die Kommunen,**
- **davon 2 Mrd. auch für ÖPNV (einschl. Fahrzeuge) verwendbar**

# Die detaillierten Ergebnisse für Bayern gibt es unter www.bewegt-uns-alle.de