

VDV
Die Verkehrsunternehmen

Mittelverwendung in den Ländern: Das Deutschlandangebot für den SPNV nach dem VDV-Leistungskostengutachten

30 Jahre Regionalisierungsmittel

24. Juni 2026, Koblenz

Meinhard Zistel | VDV | Fachbereichsleiter ÖPNV-Finanzierung

Grundlagen der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland

Verantwortung von Bund, Ländern und Kommunen für die ÖPNV-Finanzierung



Bund

- Bund und Länder tragen jeweils gesondert ihre Aufgaben, soweit das Grundgesetz nichts anderes bestimmt (= **Konnexitätsprinzip**)

→ **Damit ist der ÖPNV und seine Finanzierung eine Aufgabe der Länder**

Länder

- Mischfinanzierungen wurden in den zurückliegenden 20 Jahren beendet
- Im Grundgesetz gibt es im ÖPNV **zwei Ausnahmen vom Konnexitätsprinzip**

1. **Artikel 106a GG** | Mit der Regionalisierung ist die Verantwortung im SPNV vom Bund auf die Länder übergegangen | Seit 1996 erhalten die Länder zur Wahrnehmung dieser Aufgabe **Regionalisierungsmittel** vom Bund

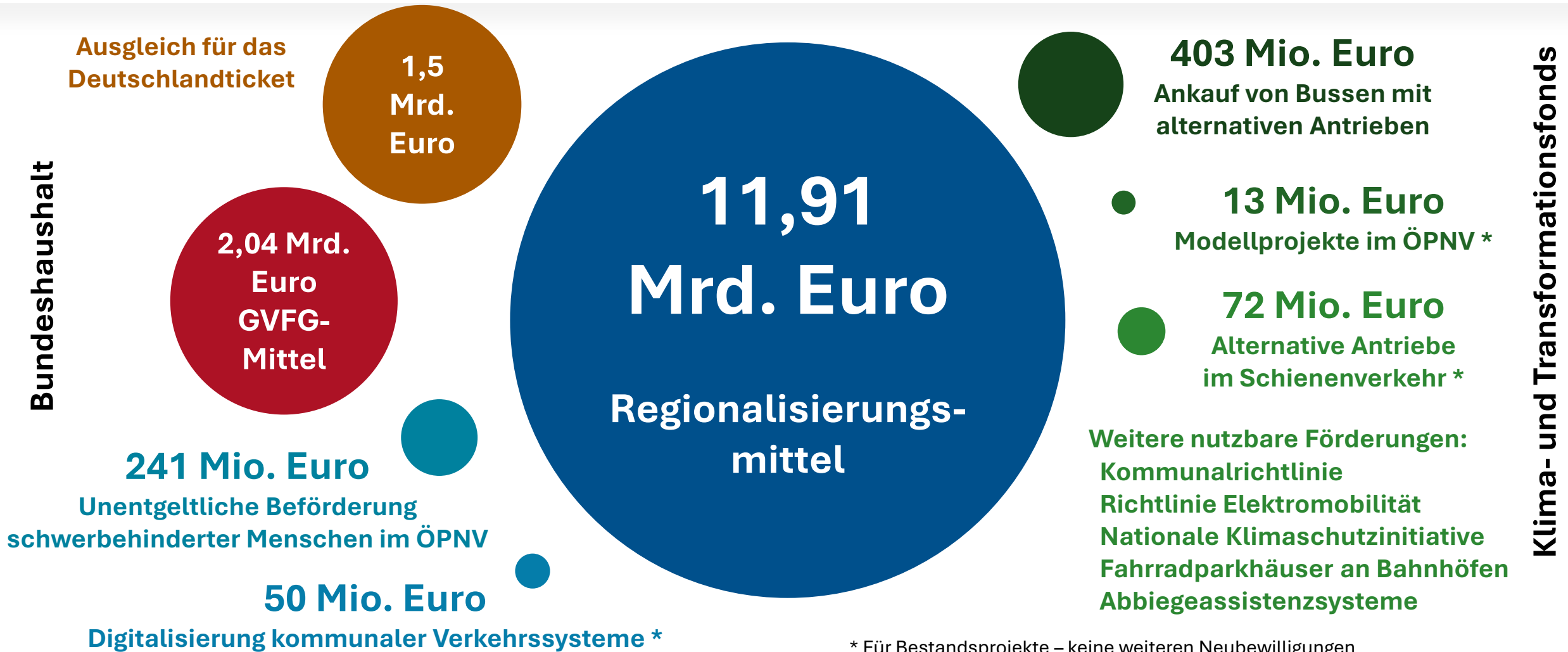
2. **Artikel 125c GG** | Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden erhalten die Länder seit Anfang der 1970er Jahre **Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**

→ **Diese Regelungen zum ÖPNV führen die Länder als eigene Angelegenheit aus**

Kommunen

- Die **Länder delegieren die Zuständigkeit und Finanzierung für den ÖSPV** in ihren ÖPNV-Gesetzen **an die kommunale Ebene** | Die Kommunen finanzieren den ÖSPV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit | Nur in ST, RP und SL als Pflichtaufgabe

Mittel des Bundes für den ÖPNV im Jahr 2026



Kompakte Historie des Regionalisierungsgesetzes (RegG)



- 1996** **Regionalisierung** | Die Zuständigkeit im SPNV geht vom Bund auf die Länder über, die Länder erhalten **Regionalisierungsmittel** insbesondere zur Finanzierung des SPNV
→ Die Länder erlassen in der Folge zum ersten Mal Landesnahverkehrsgesetze
- 2016** **Novellierung des RegG** | Erhöhung der Reg.-Mittel auf 8,2 Mrd. Euro ab 2016 und 1,8 % p. a. Dynamisierung ab 2017 | Horizontale Verteilung nach dem sogenannten „**Kieler Schlüssel**“ | Bis zum Zieljahr 2031 erfolgt eine sukzessive Umverteilung der Mittel zwischen den Ländern
- 2020** **Änderung des RegG** | Die Länder erhalten vom Bund zusätzliche Mittel zum Ausbau der ÖPNV-Angebote | Bis 2023 als Festbeträge und ab 2024 dynamisiert
- 2020 ff.** **ÖPNV-Rettungsschirm** zum Ausgleich der pandemiebedingten Fahrgeldausfälle sowie der zusätzlichen Fahrgeldausfälle durch das **9-Euro-Ticket** | Die Umsetzung erfolgt über mehrfache Änderungen des Regionalisierungsgesetzes
- 2022** **Änderung des RegG** | Die Länder erhalten vom Bund zusätzliche Mittel in Höhe von 1 Mrd. Euro | Erhöhung der Dynamisierungsrate ab 2023 von 1,8 % auf 3 %
- 2023 ff.** Ausgleich der Fahrgeldausfälle durch das **Deutschlandticket** über das **Regionalisierungsgesetz**

Die Zusammensetzung und Verteilung der Reg.-Mittel ist komplex

Ohne Mittel für ÖPNV-Rettungsschirm, 9-Euro-Ticket und D-Ticket



Seit 2016

Sockelbetrag nach § 5 Abs. 4 RegG | 3. Gesetz zur Änderung des RegG

- Für alle Länder | Dynamisierung ab 2017
- Horizontale Verteilung nach dem „**Kieler Schlüssel**“ mit jährlich ändernden Prozentsätzen
- Bis zum Zieljahr 2031 erfolgt eine sukzessive Umverteilung der Mittel zwischen den Ländern

Seit 2016

Aufstockungsbetrag nach § 5 Abs. 7 und 8 RegG | 4. Gesetz zur Änderung des RegG

- Für alle ostdeutschen Länder und das Saarland | Dynamisierung ab 2017
- Horizontale Verteilung mit jährlich **konstantem Verteilungsschlüssel**

Ab 2020

1. Zusatzbetrag nach § 5 Abs. 11 RegG | 5. Gesetz zur Änderung des RegG

- Für alle Länder | Festbeträge bis 2023 | Dynamisierung ab 2024
- Horizontale Verteilung nach „**Hybridschlüssel**“ mit jährlich ändernden Prozentsätzen

Ab 2022

2. Zusatzbetrag nach § 5 Abs. 13 RegG | 8. Gesetz zur Änderung des RegG

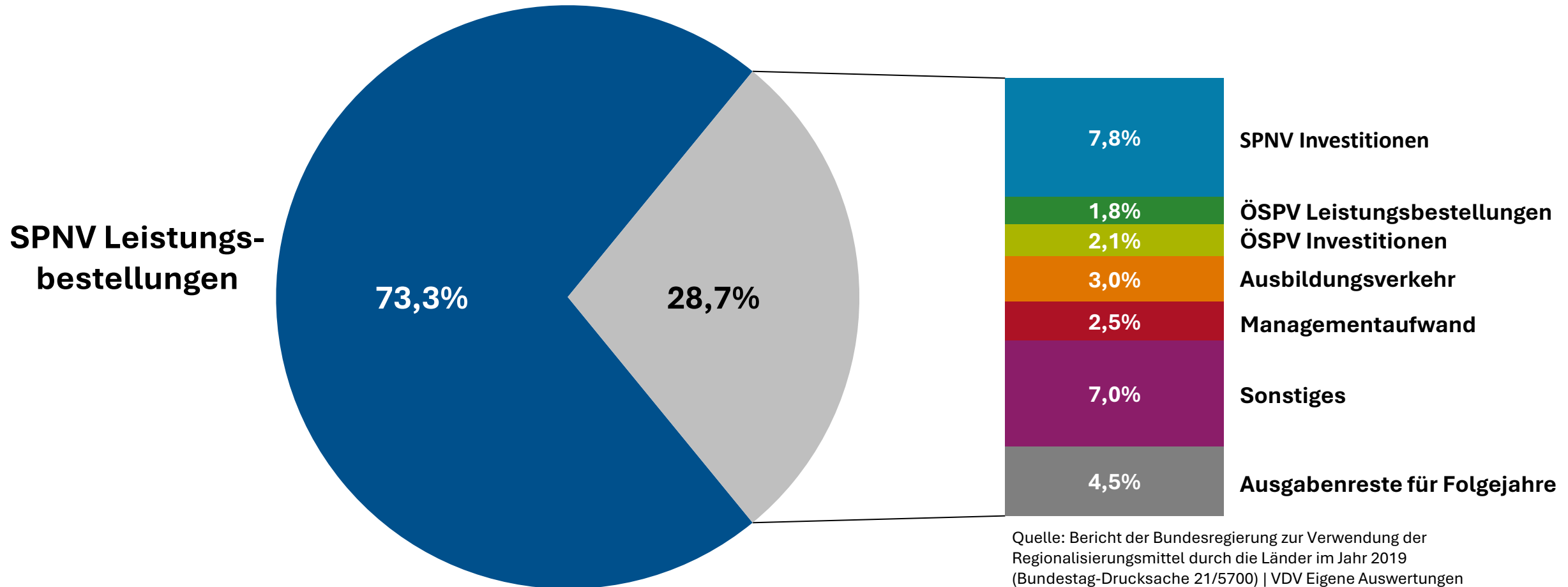
- Für alle Länder | Festbetrag in 2022 | Dynamisierung ab 2023
- **Ab 2022** 1,0 Mrd. Euro
- Horizontale Verteilung nach „**Hybridschlüssel**“ mit jährlich ändernden Prozentsätzen

Verwendung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2019

→ Verwendungsbereiche bundesweit

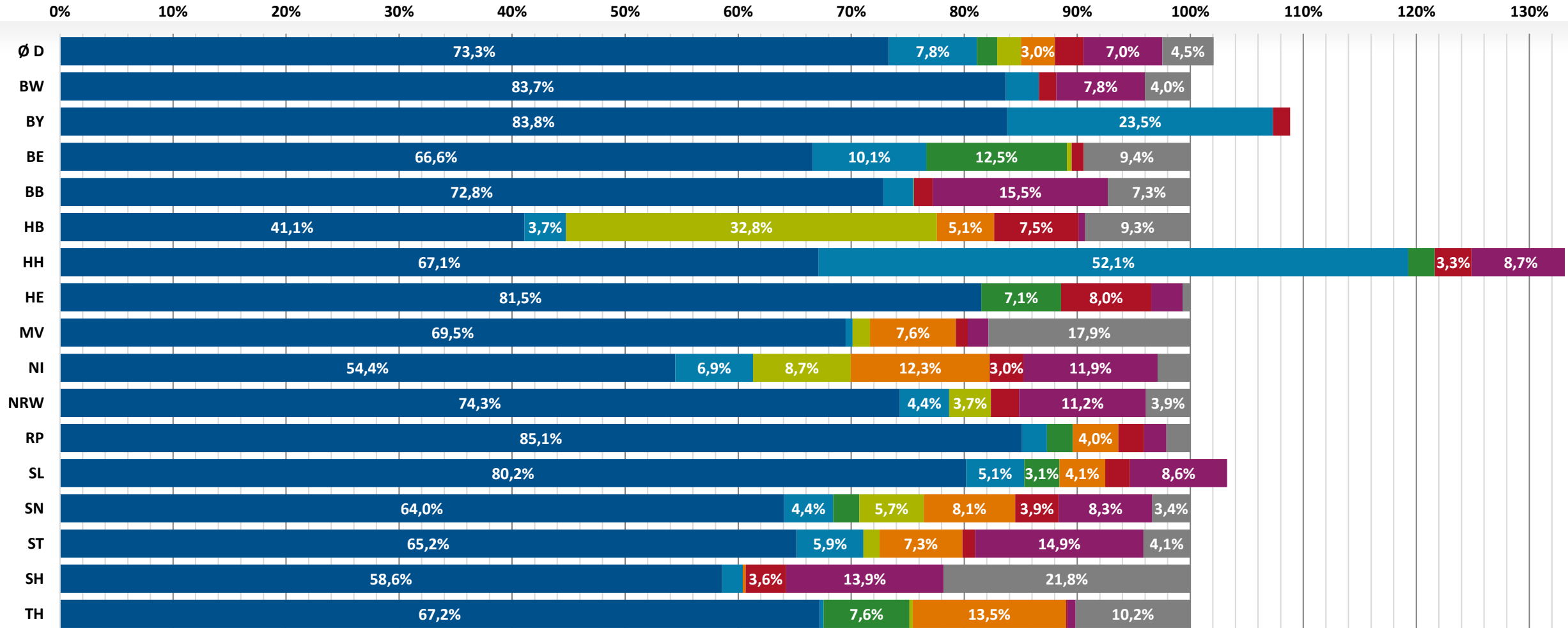


- Die Ausgaben der Länder lagen im Jahr 2019 bei rund 8,437 Mrd. Euro (= 97,5 % der 2019 verfügbaren Mittel)
- Zusätzlich haben drei Länder 178 Mio. Euro aus Vorjahren eingesetzt



Verwendung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2019

→ Verwendungsbereiche nach Ländern



■ SPNV Leistungsbestellungen ■ SPNV Investitionen ■ ÖSPV Leistungsbestellungen ■ ÖSPV Investitionen ■ Ausbildungsverkehr ■ Managementaufwand ■ Sonstiges ■ Ausgabenreste

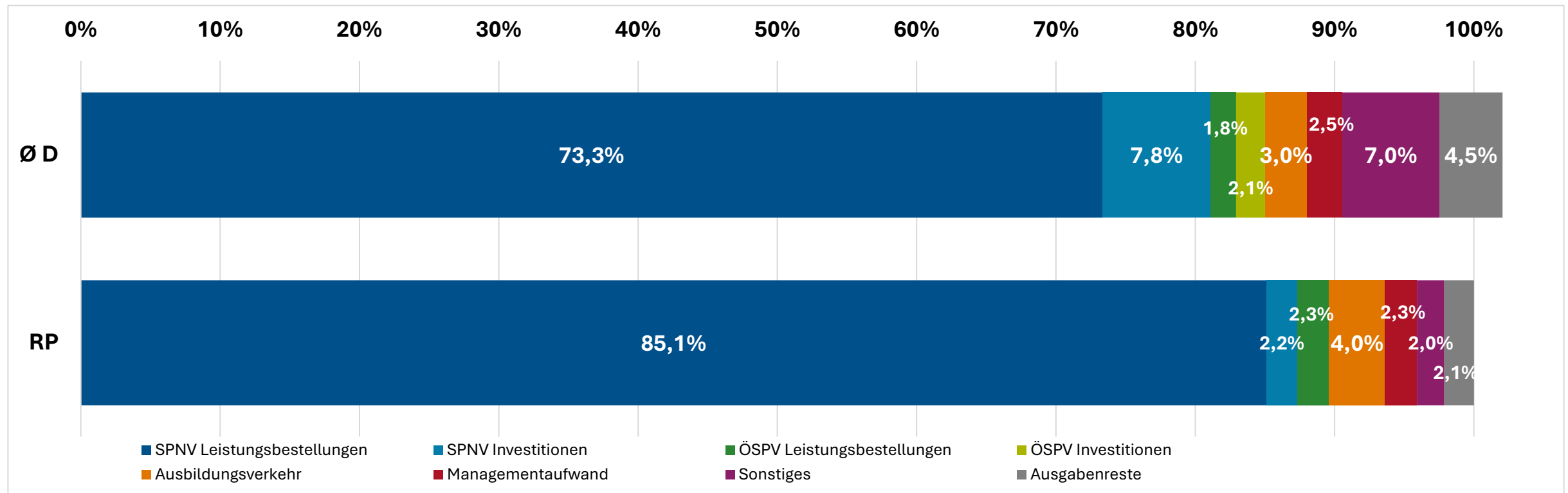
Quelle: Bericht der Bundesregierung zur Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder im Jahr 2019 (Bundestag-Drucksache 21/5700) | VDV Eigene Auswertungen | Kategorien ohne prozentuale Angabe sind kleiner als 3 Prozent.

Verwendung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2019

→ Verwendung in Rheinland-Pfalz



- Vorhanden: **441.883.794,80 Euro** | Ausgegeben: **432.515.247,21 Euro**
- Höchste prozentuale Verwendung für SPNV-Leistungsbestellungen (vor Bayern und Baden-Württemberg)
- Einziges westdeutsches Land mit Mittelverwendung in allen sieben Kategorien



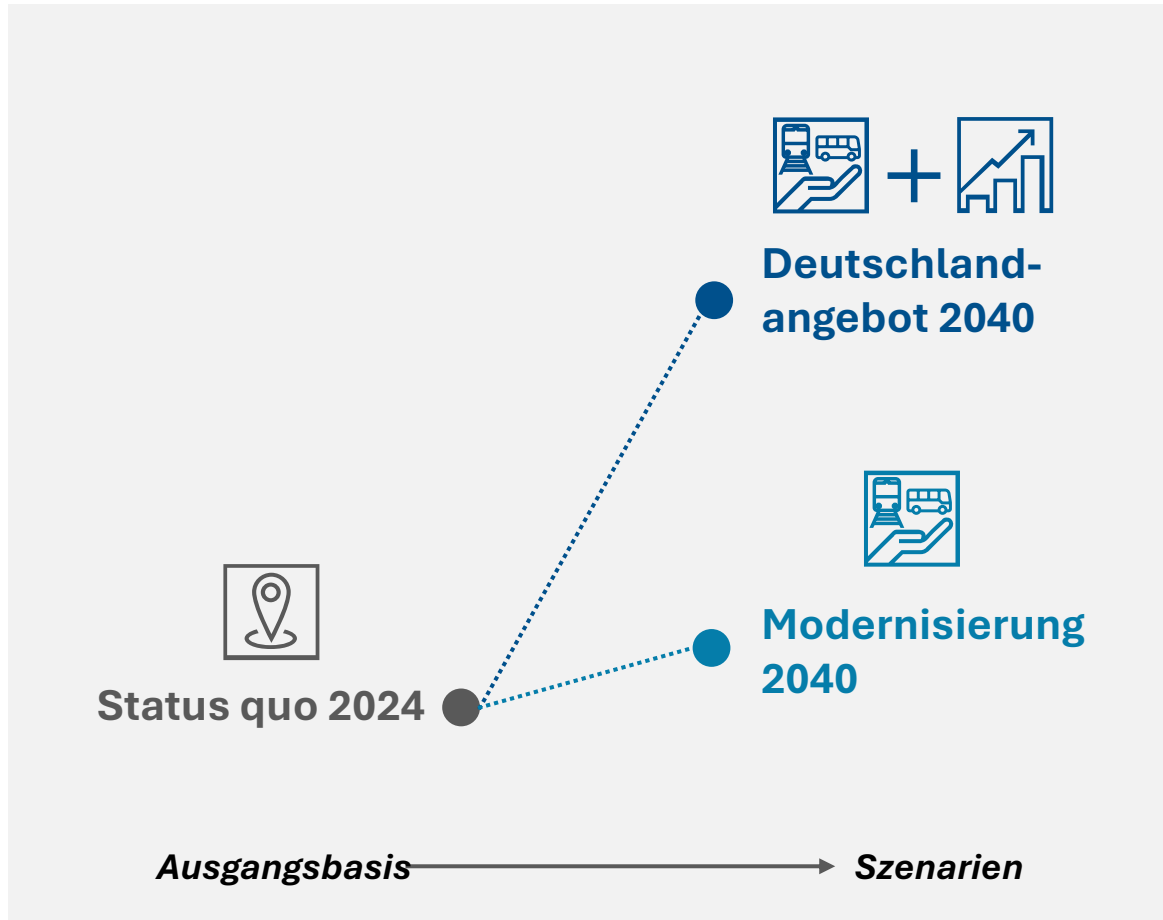
Quelle: Bericht der Bundesregierung zur Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Länder im Jahr 2019 (Bundestag-Drucksache 21/5700) | VDV Eigene Auswertungen

VDV-Leistungskostengutachten 2.0

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



Transformationsfahrplan für zwei Szenarien



Grundsätzliche Verbesserungen für den ÖPNV



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 Stadtrandlagen mit kleinen Fahrzeugen/On-Demand-Verkehr

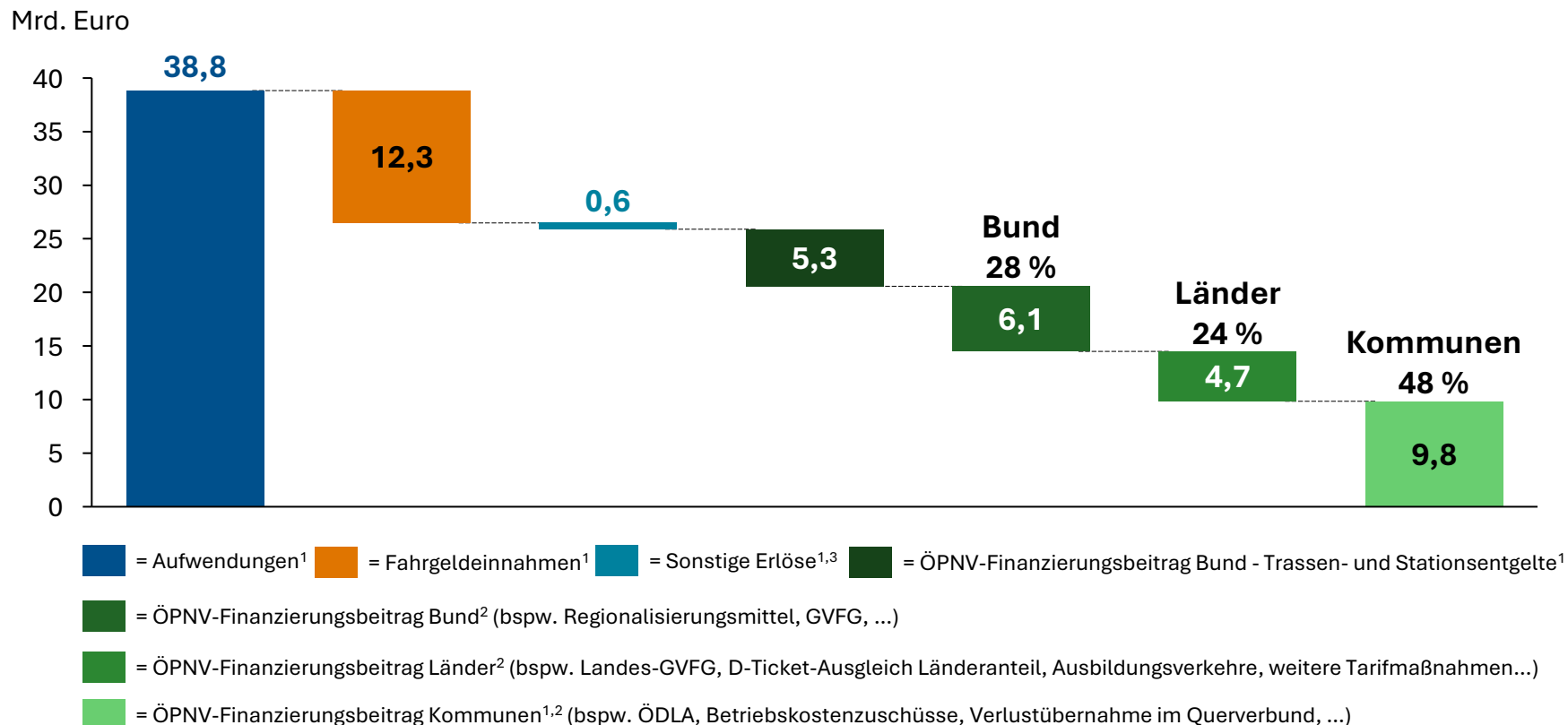


Modernisierung 2040

- **Bestandssicherung und signifikante Verbesserung der ÖPNV-Qualität bei punktuelltem 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

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



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 annuiert für doppelte 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.

Die Ergebnisse der Szenarien können nach Bundesländern, Angebotstypen oder Kreistypen differenziert werden

VDV

Status quo 2024 | Modernisierung 2040 | Deutschlandangebot 2040



16 Bundesländer



Drei Angebotstypen



SPNV



Städtischer ÖSPV



Regionaler ÖSPV



Vier Kreistypen



Kreisfreie
Großstadt

Siedlungsdichte

Städtischer
Kreis

Ländlicher Kreis mit
Verdichtungsansätzen

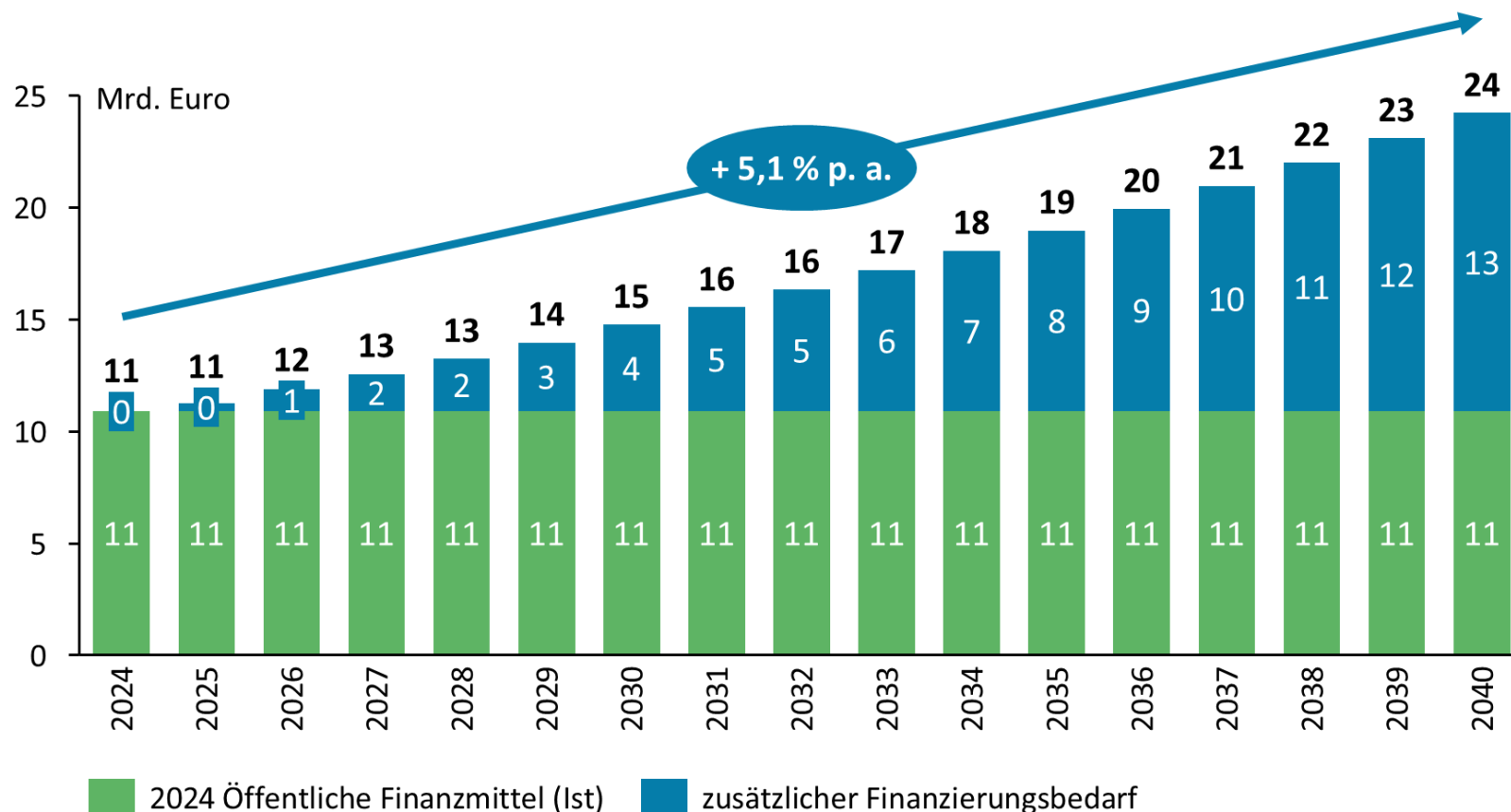


Dünn besiedelter
ländlicher Kreis

Hinweis: Die Ergebnisse der Szenarien können auch auf Bundesländerebene zusätzlich nach Angebots- bzw. Kreistypen differenziert werden.

Der Finanzierungsbedarf im SPNV ist deutlich größer als die aktuelle Dynamisierung der Regionalisierungsmittel

Finanzierungsbedarf für den SPNV im Szenario Deutschlandangebot 2040



Zentrale Ergebnisse für den SPNV

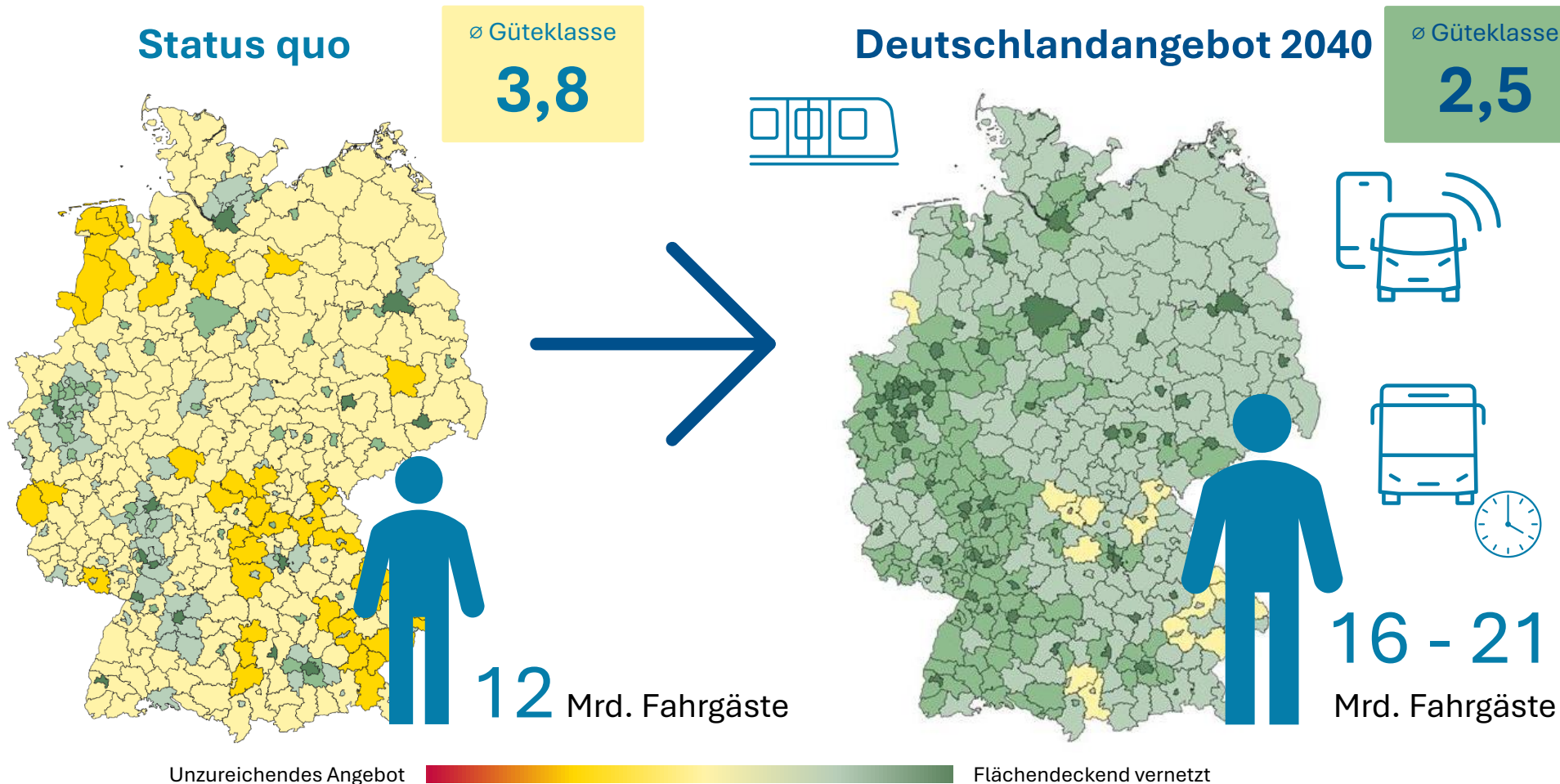
- ➔ 2024 betragen die **Gesamtaufwendungen für den SPNV in Deutschland** ca. 10,9 Mrd. Euro.
- ➔ Das **Deutschlandangebot im SPNV** erhöht den **Finanzierungsbedarf im Jahr 2040 auf 24,2 Mrd. Euro**. Dies entspricht einem Anstieg von ca. 5,1 % pro Jahr (ca. 834 Mio. Euro p. a.). (Sparte BUS 8,3 % p. a. | Sparte TRAM + 9,3 % p. a.)
- ➔ Der **Mehrbedarf für den SPNV nach dem Urteil zu den Trassenpreisen** ist in diesem Finanzierungsbedarf **noch nicht entfalten**.
- ➔ Die **aktuelle Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel** von 3,0 % p. a. **ist zu gering** und müsste bereits seit 2025 bei mindestens 5,1 % pro Jahr liegen.
- ➔ Mit dem **Deutschlandangebot 2040** erhöht sich das **SPNV-Angebot um 26,1 %** (Nutzzug-km) und die Nachfrage um 18,6 % (Pkm).

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

Mit dem Deutschlandangebot 2040 wird der ÖPNV auf ein starkes, bezahlbares Angebot gehoben: qualitativ und quantitativ für alle und überall



Deutschlandtakt und Angebotsverdichtung schaffen ein flächendeckendes, leistungsfähiges ÖPNV-Netz



Zentrale Ergebnisse

- Das **Deutschlandangebot verbessert die Erschließung** mit dem ÖPNV **bundesweit**.
- Die durchschnittliche Güteklasse verbessert sich von 3,8 auf 2,5
- 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.

Roadshow zum VDV-Leistungskostengutachten durch die Bundesländer

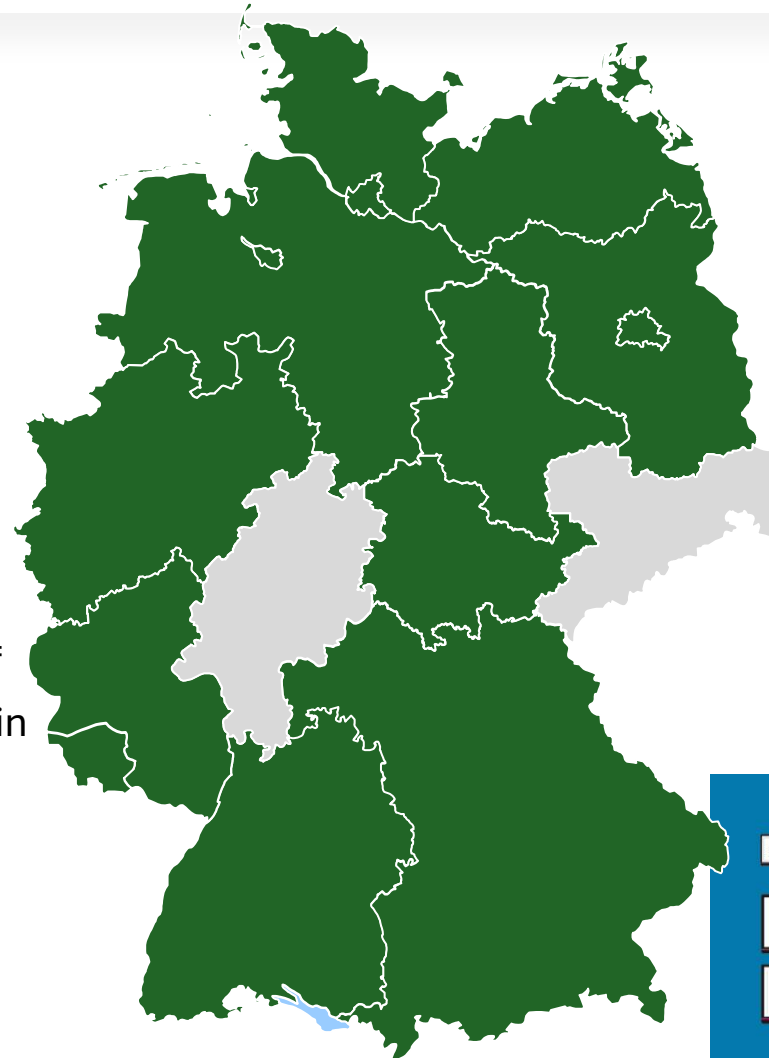


Bislang durchgeführte Veranstaltungen

- **Sachsen-Anhalt** | 30. September in Magdeburg
- **Bayern** | 17. Oktober in Straubing
- **Rheinland-Pfalz** | 4. November in Mainz
- **Baden-Württemberg** | 11. November in Stuttgart
- **Thüringen** | 18. November in Erfurt
- **Schleswig-Holstein** | 19. November in Kiel
- **Brandenburg** | 26. November in Potsdam
- **Freie Hansestadt Bremen** | 6. Januar
- **Freie und Hansestadt Hamburg** | 12. Februar
- **Nordrhein-Westfalen** | 19. Februar in Düsseldorf
- **Mecklenburg-Vorpommern** | 16. März in Schwerin
- **Niedersachsen** | 19. März in Hannover
- **Saarland** | 12. Mai in Saarbrücken
- **Berlin** | 22. Juni

Weitere Veranstaltungen

- **Sachsen** (*in Planung*)

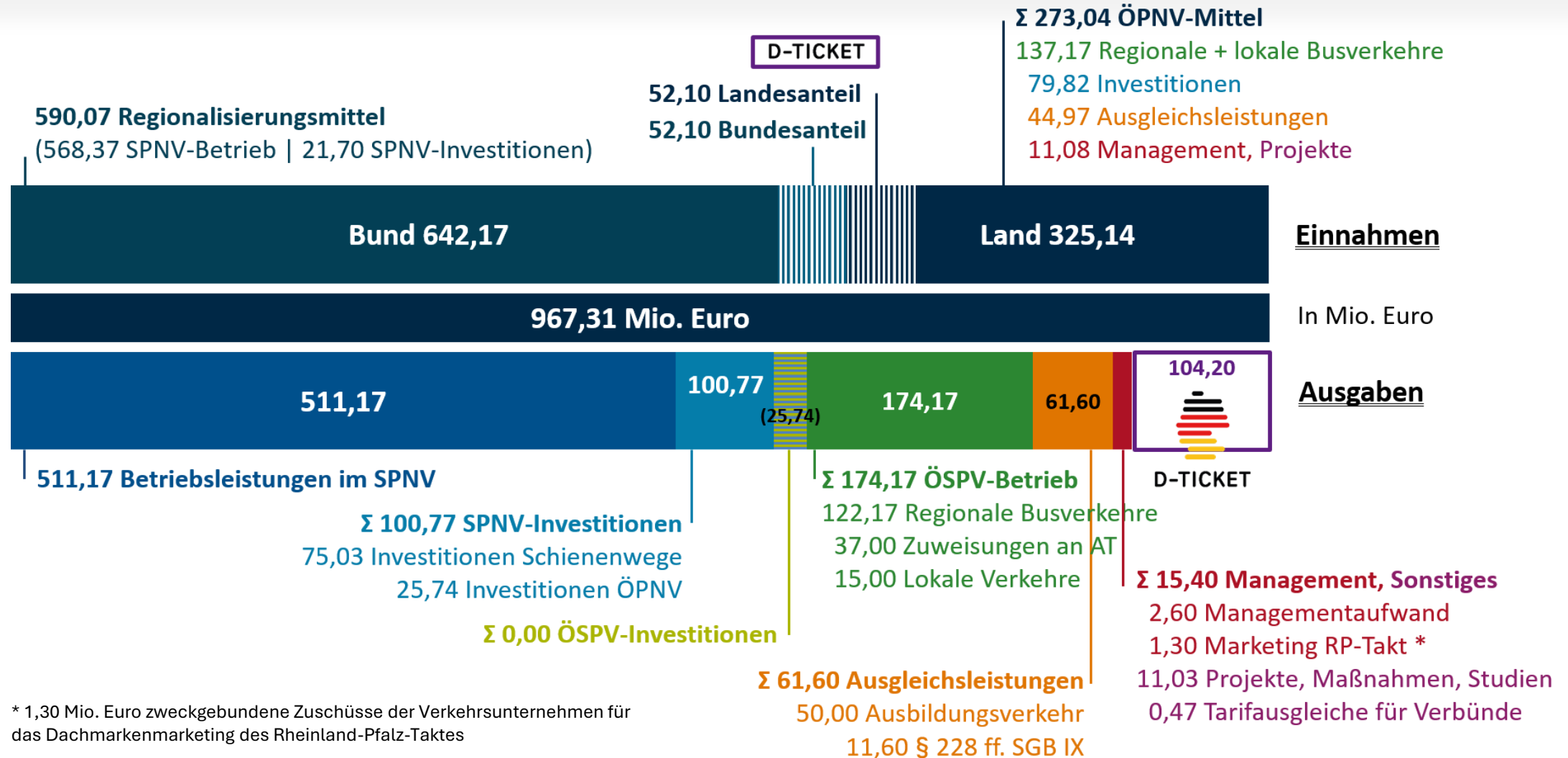


Die detaillierten Ergebnisse für die einzelnen Länder gibt es unter www.bewegt-uns-alle.de



BEWEGTUNSALLE
DER ÖPNV
IN DEUTSCHLAND

ÖPNV-Finanzströme in Rheinland-Pfalz 2025 (Plan) – Die Ausgaben werden zu 66 % aus Bundes- und zu rund 34 % aus Landesmitteln finanziert

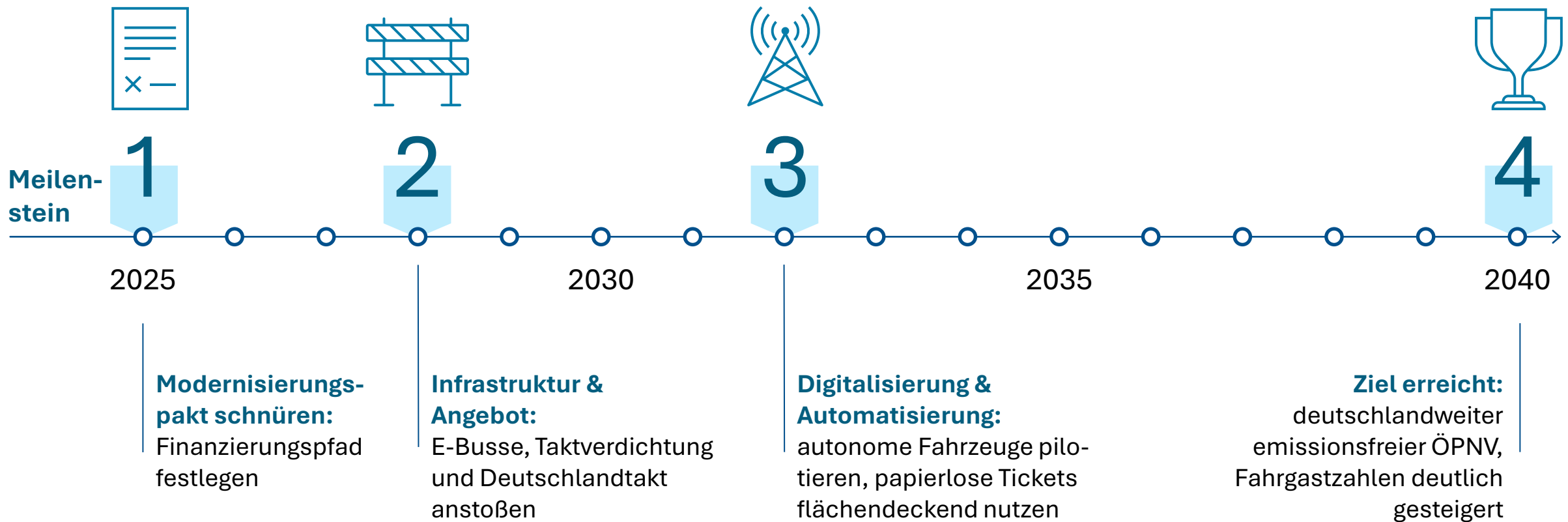


Stand beim Modernisierungspakt Novellierung des GVFG

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



Durch Automatisierung, Digitalisierung, Antriebswende und Angebotsausbau erreichen wir den zukunftsfähigen ÖPNV



- **Koalitionsvertrag** | „Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden Bund und Länder die ÖPNV-Finanzierung auf eine neue gesetzliche Grundlage stellen und einen Modernisierungspakt starten.“
- **25./26. März 2026** | **Verkehrsministerkonferenz** mit **Bericht des BMV** |
„ ... der Bund [hat] ein großes Interesse an einer bedarfsgerechten Weiterentwicklung des ÖPNV und unterstützt die Länder trotz deren originärer Zuständigkeit für den ÖPNV vielfältig in finanzieller Hinsicht.“

Das BMV hebt die bis 2030 gesicherte Finanzierung des Deutschlandtickets, die Wiederaufnahme der Förderung des Bundes für klimafreundliche Busse und die beabsichtigte GVFG-Änderung hervor.

„ ... Diese umfassenden Aktivitäten erfüllen bereits in wesentlichen Teilen das, was sich die Koalitionsparteien im Koalitionsvertrag unter dem Stichwort Modernisierungspakt vorgenommen haben. Angesichts der angespannten Haushaltssituation des Bundes besteht derzeit kein Spielraum für darüber hinaus gehende finanzwirksame Maßnahmen. ... Eine gemeinsame Entwicklung von Lösungen unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen könnte Gegenstand weiterer Gespräche zwischen Bund und Ländern sein.“

- **9. Juni 2026 | Ankündigung von Bundesverkehrsminister Schnieder** auf der **VDV-Jahrestagung**
- Der Bund sieht die bisherigen Aktivitäten zur Finanzierung des Deutschlandtickets bis 2030, die Wiederaufnahme der E-Bus-Förderung und die Einrichtung des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität als **erste Stufe des Modernisierungspakts**
- Die **zweite Stufe des Modernisierungspakts** soll nun einen koordinierten Prozess von Bund, Ländern, Kommunen und der Branche für weitere Maßnahmen umfassen, allerdings unter Verweis auf die angespannte Lage des Bundeshaushalts „ohne, dass sie Geld kosten“
- **Fragen zu den Regionalisierungsmitteln und Trassenpreisen seien nicht vom Modernisierungspakt umfasst und würden separat zwischen Bund und Ländern besprochen und geregelt**
- Etablierung von drei autark arbeitenden Arbeitsgruppen:
 1. **Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)**
 2. **Vertrieb des Deutschlandtickets**
 3. **Betriebliche Effizienzsteigerung**
- **Zeitplanung** | Auftaktveranstaltung September 2026 | Inhaltliche Ausarbeitungen bis Mai 2027

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

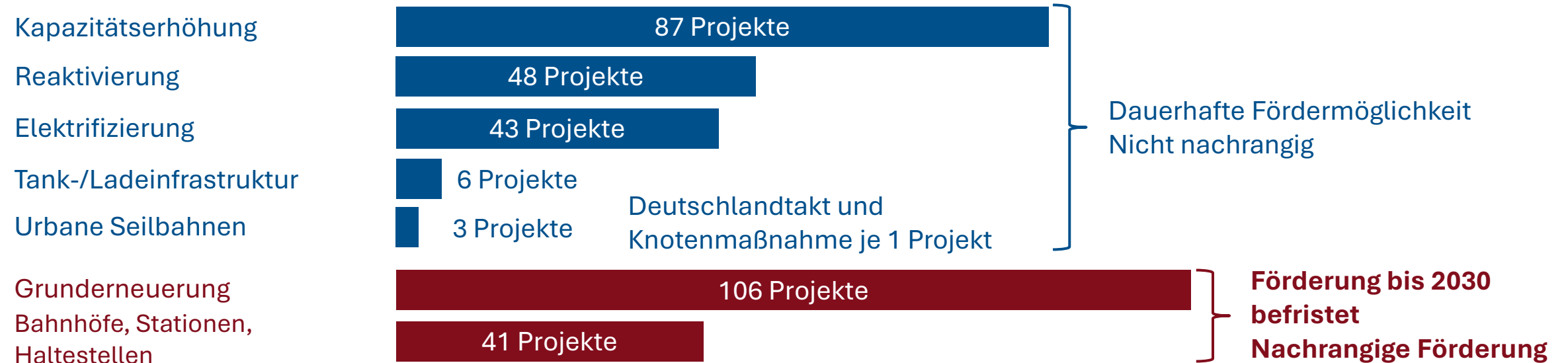
Verdreifachung der Projektanzahl seit der Novellierung von 2020



Die Novellierung des GVFG hat mit einer Ausweitung der Fördermöglichkeiten sowie einer Absenkung der Förderschwellen zu einem **massiven Hochlauf neu angemeldeter Projekte** geführt | **Verdreifachung der Projektanzahl**



Für die **neuen Fördermöglichkeiten** wurden 336 Projekte angemeldet | Die Projekte für neu aufgenommene Fördermöglichkeiten umfassen inzwischen fast 70 % aller GVFG-Vorhaben



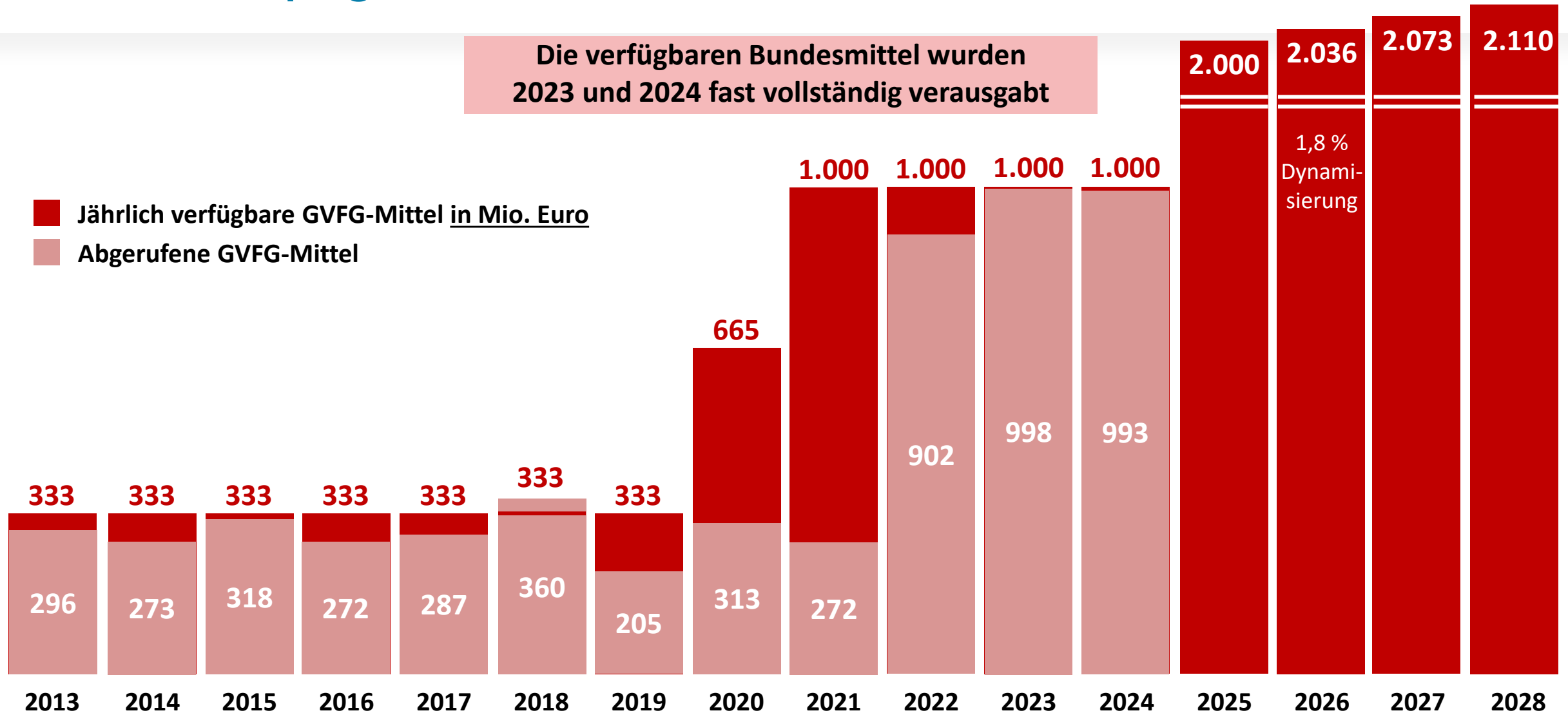
Quellen: GVFG-Bundesprogramm 2020 – 2024 und 2025 – 2029

Hochlauf der Mittel und des Mittelabrufs für das GVFG-Bundesprogramm



Die verfügbaren Bundesmittel wurden 2023 und 2024 fast vollständig verausgabt

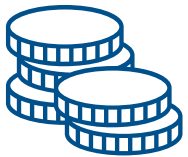
■ Jährlich verfügbare GVFG-Mittel in Mio. Euro
 ■ Abgerufene GVFG-Mittel





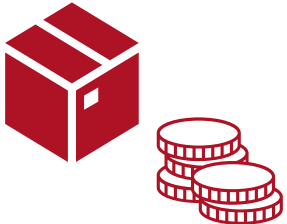
Inhaltliche Weiterentwicklung des GVFG

1. **Streichen der Nachrangigkeit und des Enddatums 2030 von Grunderneuerung** für die Verkehrswege „kommunale Schiene“ und nichtbundeseigene Eisenbahnen (§ 2 Abs. 3 GVFG)
2. **Streichen der Nachrangigkeit und des Enddatums 2030 von Vorhaben zum Erreichen von Klimazielen** (= Bahnhöfe, Haltestellen, Umsteigeanlagen) (§ 2 Abs. 2 GVFG)
3. **Förderung der Digitalisierung und Automatisierung der „kommunalen Schiene“** ab 10 Mio. Euro zwf. Kosten (= On-Board-Units, ortsfeste Leit- und Sicherungstechnik)



Erhöhung der GVFG-Mittel auf 3 Mrd. Euro pro Jahr | Erhöhung der Dynamisierung auf 3 %

- Unter Berücksichtigung der Haushaltslage des Bundes in drei Stufen ab 2026
- Festschreiben einer **verpflichtenden Ko-Förderung der Länder** im GVFG (§ 4 GVFG)



Beitrag der Länder zur Modernisierung des GVFG

- Verankerung des Fördertatbestands Grunderneuerung in allen Landes-GVFG
- **Ergänzende Landesförderung** in Höhe von 25 % (= Hälfte der Bundesfinanzhilfe)
- **Vereinheitlichung, Vereinfachung und Beschleunigung der Verwaltungsverfahren**

VDV
Die Verkehrsunternehmen