

Kostenfortschreibung im ÖPNV aus Sicht von Unternehmen und Aufgabenträgern: Rechtliche und wirtschaftliche Bestandsaufnahme und Lösungen (wirtschaftliche Seite)

Deutscher Nahverkehrstag, Koblenz, 23.06.2026

Ihre Referenten



Benjamin Feldmann

geschäftsführender Gesellschafter

Wirtschaftsprüfer
Wirtschaftsinformatiker
Diplom-Kaufmann
Chartered Financial Analyst

Benjamin.Feldmann@pkfivt.de
Tel. 089 29032-364



Leo Ernst

Senior Manager
Geschäftsführer

Sachverständiger für öffentliche Finanzierung ÖPNV/
Daseinsvorsorge (Zert. DIN EN ISO/IEC 17024)

Leo.Ernst@pkfivt.de
Tel. 089 29032-353



**Kosten im ÖPNV entwickeln
sich zunehmend
a) disruptiver und
b) spezifischer**

a) disruptiver – Situation seit Covid 19

Disruptive
Kosten-
entwicklungen

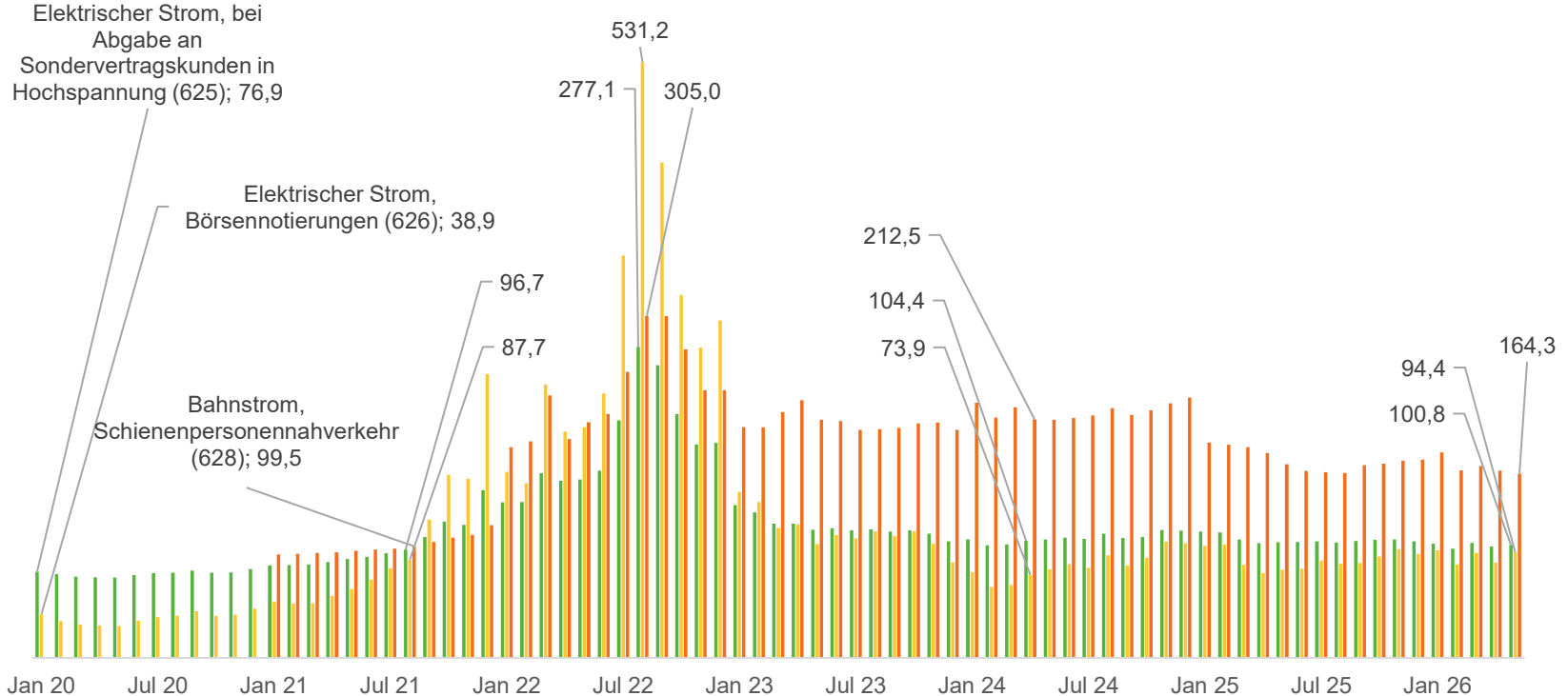
- Vorher: Relative Stabilität & Berechenbarkeit
- Seit 2020:
 - Covid, Ukraine, Iran, Lieferketten ...
 - (dazu noch: DT, demografischer Wandel/Fahrermangel, Antriebswende...)

→ Realistische Fortschreibung der Kosten hat an **Bedeutung gewonnen**

a) disruptiver – am Bsp. Diesel

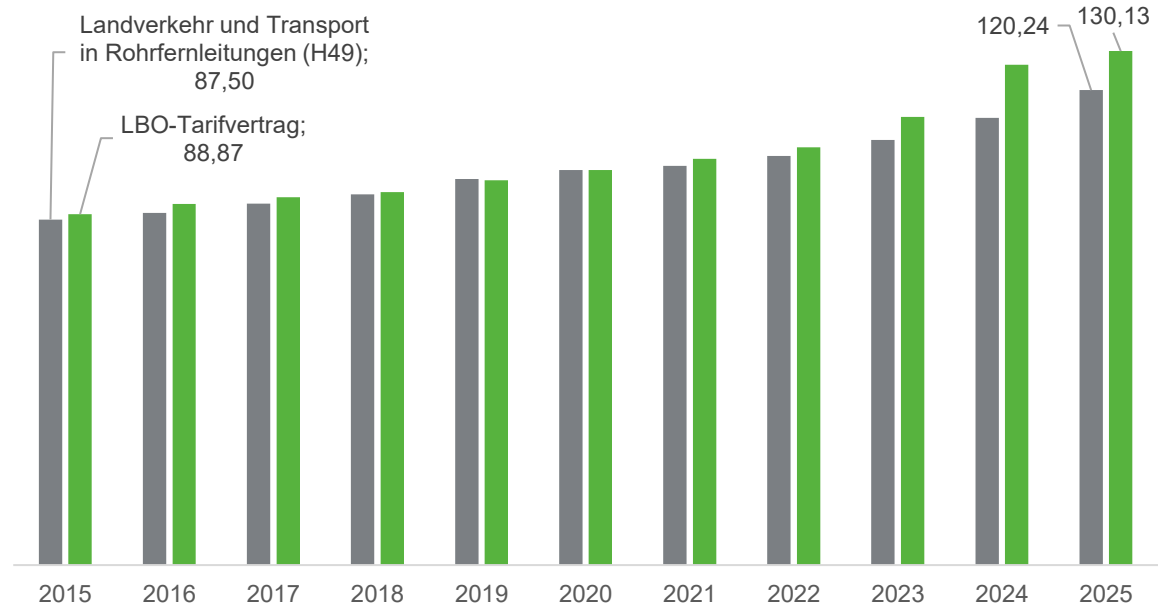


a) disruptiver – am Bsp. Stromkosten



b) spezifischer – am Bsp. Personalkosten BY

Entwicklungen
im ÖPNV/Bus vs.
„Landverkehr“
und regional vs.
bundesweit



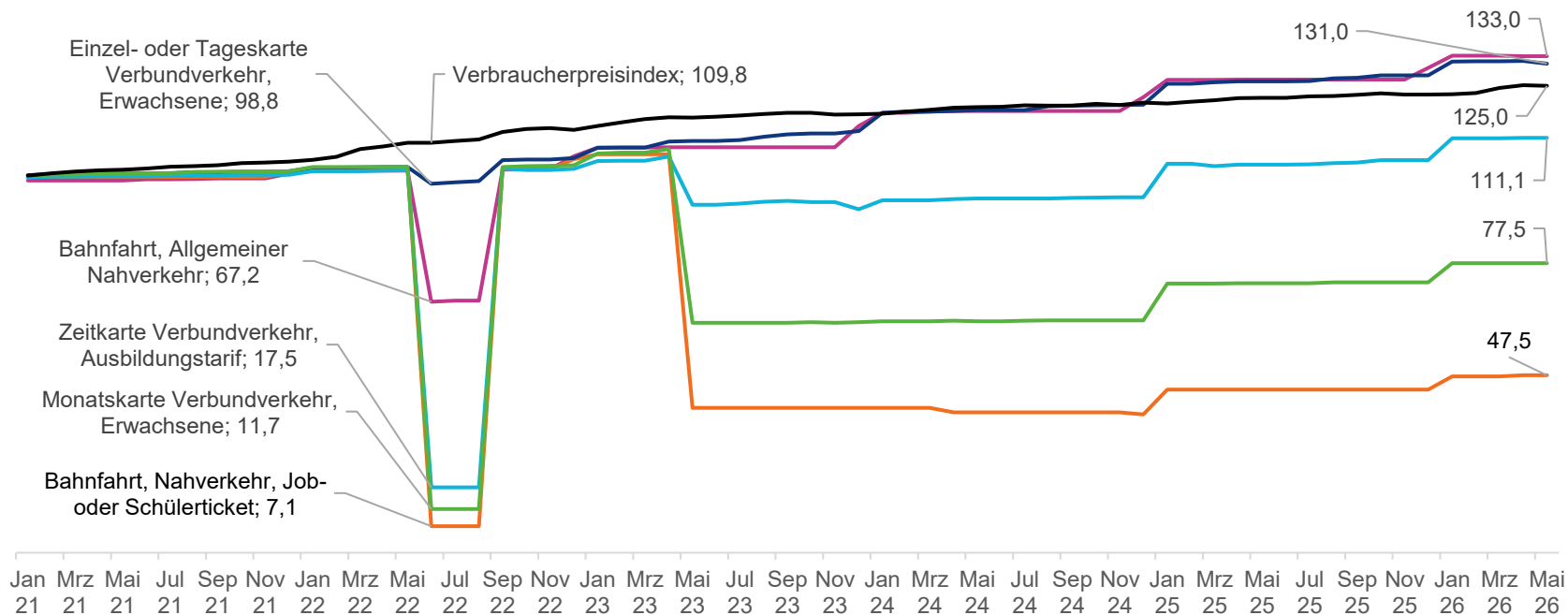
Regionale Besonderheiten – Bsp. Netzentgelte

Regionale
Besonderheiten?



Bundesland	Nettonetzentgelte*
Hamburg	12,25
Berlin	9,92
Baden-Württemberg	9,58
Rheinland-Pfalz	9,47
Nordrhein-Westfalen	8,84
Saarland	8,75
Hessen	8,74
Schleswig-Holstein	8,60
Brandenburg	8,51
Sachsen	8,30
Sachsen-Anhalt	7,84
Bayern	7,84
Thüringen	7,70
Mecklenburg-Vorpommern	7,26
Niedersachsen	7,01
Bremen	6,40

Indexentwicklung – Verbraucherpreise ÖPNV



Indexentwicklung – Verbraucherpreise ÖPNV

- Externe Einflüsse, wie beispielsweise staatliche Eingriffe in die Preisbildung als Reaktion auf die Energiekrise
- Maßnahmen mit Auswirkungen auf ÖPNV-Indizes, u. a.
 - 9-Euro-Ticket
 - Deutschland-Ticket
- Dies führt zu teils deutlichen Reduktionen der Werte für ÖPNV-spezifische Verbraucherpreisindizes

Bedeutung für Fortschreibungsregelungen

Wettbewerbsfreier Bereich
(allgemeine Vorschriften, Direkt-
vergaben VO 1370 / Inhouse GWB)

Wichtig für Einhaltung des (insb.
beihilfen-)rechtlichen Rahmens und
Erhalt Handlungsfähigkeit

Wettbewerbsumfeld
(Bus und SPNV)

Entscheidungskriterium für Teilnahme;
danach häufig 10 Jahre und länger
Existenzfaktor

Im Sinne von Aufgabenträgern (AT) und Verkehrsunternehmen (VU) sollten Fortschreibungsregeln daher die tatsächliche Kostenentwicklung, die alle Betreiber treffen/träfen, möglichst **realitätsgetreu widerspiegeln**.

Bedeutung für Fortschreibungsregelungen

(insb. allg. Vorschriften und ÖDA)

- Fortschreibungen sollten tatsächliche Entwicklungen, denen sich kein Unternehmen entziehen kann, berücksichtigen (unter Beachtung von Dynamik und Regionalität)
- Unpassende Fortschreibungen von Ausgleichsmitteln bzw. Kosten/Einnahmen können zu kritischen Unternehmenssituationen führen
- Ausgestaltung von Fortschreibungen Entscheidungskriterium für Teilnahme an Ausschreibungen (bzw. Grund für wesentliche Sicherheitsaufschläge)
- Unpassende Fortschreibungen können zu haushalts-, beihilfen- und vergaberechtlichen Risiken auf AT-Seite führen

Beispiel eines Hilfsmittels: Bayern-Index ÖPNV (Bus)

Wieso Bayern-Index?

Presseinformation BY-Index 26. September 2025

(...) Der heute vorgestellte **Index** stellt erstmals ein eigenständiges, bayernspezifisches Instrument zur Verfügung, das die maßgeblichen Kostenentwicklungen im Busverkehr systematisch und nachvollziehbar abbildet. Der Index wird künftig jährlich und halbjährlich aktualisiert (...)

Presseinformation BY-Index 26. September 2025

(....) Entwickelt wurde der Bayern-Index ÖPNV (Bus) durch den Bayerischen **Städtetag**, den Bayerischen **Landkreistag**, den Bayerischen Industrie- und Handelskammertag (**BIHK**), den Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e. V. (**LBO**) sowie die Landesgruppe Bayern des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (**VDV**).

Presseinformation BY-Index 26. September 2025

(...) Mit der methodischen Entwicklung und Berechnung des Index wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PKF Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH (PKF IVT), die langjährige Erfahrung im Bereich ÖPNV mitbringt, beauftragt. Somit ist sichergestellt, dass sowohl die Interessen der Verkehrsunternehmen als auch die der Aufgabenträger gemeinsam verfolgt werden und der Bayern-Index ÖPNV (Bus) damit eine von allen Seiten akzeptierte und verlässliche Vertragsgrundlage werden kann. (...)

Presseinformation BY-Index 26. September 2025

(...) Er eignet sich gleichermaßen für die Anwendung in **öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, allgemeinen Vorschriften** oder Vertragsfortschreibungen im Schülerverkehr.

Die Trägerorganisationen **empfehlen** allen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, den Bayern-Index ÖPNV (Bus) künftig als Standardinstrument in Verträgen und Finanzierungsvereinbarungen einzusetzen. (...)



Veröffentlichung des Bayern-Index ÖPNV (Bus) am 26.09.2025.

V. l. n. r.: Leo Ernst (PKF IVT), Dr. Korbinian Leitner (BIHK), Stephan Rabl (LBO), Matthias Rischpler (Bayerischer Landkreistag), Burkhard Hüttl (VDV), Benjamin Feldmann (PKF IVT).

Nicht auf dem Foto: Herr Florian Gleich (Bayerischer Städtetag)

Aufgabenstellung an Gutachter PKF IVT

Ziel

möglichst genaue Abbildung der
Kostenentwicklungen im
ÖPNV-Busverkehr im Freistaat Bayern

Anwendungsfälle

öDA, aV, Tariffortschreibungen bei
Bustarifen (§ 39 PBefG),
weitere Nebenanwendungen
(Werksverkehre, Subunternehmer, ... ?)

Verkehrsart

Bus
(Differenzierung zwischen
Stadt- und Regionalverkehr)

Fortschreibung

(halb-)jährliche Veröffentlichung

Anforderungen und Kriterien

Vollständig transparent

- Für alle Beteiligten nachvollziehbar
- Erklärungen, Herleitung und Entwicklung in verständlicher Sprache
- Möglichkeit zur Anpassung der Gewichtung bzw. Nutzung für heterogene und individuelle Anwendungsfälle

Neutral und unabhängig

- Methodische Erarbeitung nicht voreingenommen
- Bei sachgerechter Anwendung und Transparenz der Gewichtung: Kostenentwicklung transparent (unabhängig davon, wer Berechnungen durchführt)

Hohes Vertrauen

- Entwicklung durch langjährig erfahrene WP-Gesellschaft mit Verpflichtung zur Gewissenhaftigkeit qua Berufsgrundsätzen
- Vertrauen in Erhebung von Berechnungsgrundlagen und Durchführung der Berechnung von hoher Bedeutung

Methodik

Verkehrswirtschaftliche Kostentreiber



Gewichtung

- **Kostenbestandteile** werden anhand von Standardfällen gewichtet (Gesamtindex), können aber an spezifische Gegebenheiten bzw. für individuelle Einzelfälle angepasst werden
- **Verkehrswirtschaftliche Kennzahlen** können maßgeblichen Einfluss auf die Gewichtung einzelner Kostenbestandteile haben
 - Dienen als Grundlage zur Differenzierung zwischen verschiedenen Betriebsformen (Stadt- und Regionalverkehr) und zur realitätsnahen Abbildung betrieblicher Rahmenbedingungen

Gewichtung anhand vereinfachter Modell-VU

Kennzahl	Anmerkungen	Stadtverkehr	Regionalverkehr
Fahrplangeschwindigkeit	Geringere Durchschnittsgeschwindigkeit (z. B. im Stadtverkehr) = höherer Personalaufwand pro gefahrenem Kilometer → beeinflusst Gewichtung der Personalkosten	rd. 20 km/h	rd. 40 km/h
Eingesetzte Bus-Typen und Gefäßgrößen	Anschaffungs- und Betriebskosten abhängig vom Fahrzeugtyp und Größe, Hersteller, (Zusatz-) Ausstattung, investiver Förderung und Abschreibungsdauer. Fahrzeugtypen können ggf. über Normierungsfaktoren Berücksichtigung finden	i. d. R. NF, Gelenk KOM, oft gefördert	i. d. R. Solo, einfachere Ausstattung
Laufleistung je Fahrzeug	Jährliche Laufleistung wirkt sich auf Verteilung fixer und variabler Kosten aus. Höhere Laufleistungen = stärkere Gewichtung verschleißabhängiger Kosten und effizientere Verteilung der Kapitalkosten	rd. 50 TKm/FRZ	rd. 100 TKm/FZ

Verwendete Teilindizes (wie veröffentlicht) (1/2)

Kostenbestandteil	Teilindex
Personalkosten	Anhand in BY allgemein verbindlich erklärtem LBO-Tarifvertrag (Veränderung der Stufen 2ac) ab dem vierten und 2ad) ab dem zehnten Beschäftigungsjahr der Lohngruppe 2)
Kapitalkosten	Lkw, Straßenzugmaschinen, Fahrgestelle (Erzeugerpreise gew. Produkte; DESTATIS 61241-0004; GP19-29104)
Treibstoff Diesel	Dieselmotorkraftstoff bei Lieferung von 50-70 hl an Großverbraucher (Statistischer Bericht – Preise für ausgewählte Mineralölerzeugnisse; DESTATIS 61241-01)
Elektrischer Strom, Nebenkosten und Netzentgelte	Elektrischer Strom (Gewichteter Stromgroßhandelspreis (Day-Ahead-Börsenstrompreis) zum Basisjahr 2020 (Jahresdurchschnitt), SMARD (BNetzA), fortgeschrieben mit dem Index „Elektrischer Strom, Börsenpreis“ des statistischen Bundesamts, GP-Nr. 35 11 15 300), Nebenkosten ÖSPV (Bedingungen nach § 38 EnFG erfüllt) und Netzentgelte BY

Verwendete Teilindizes (wie veröffentlicht) (2/2)

Kostenbestandteil	Teilindex
Instandhaltung Reparatur Ersatzteile	Teile und Zubehör für Kraftwagen (Erzeugerpreise gew. Produkte; DESTATIS 61241-0004; GP19-293)
Reifen	Luftreifen aus Kautschuk, neu, f. Omnib., Lastkraftw. (Erzeugerpreisindex gew. Produkte; DESTATIS 61241-0004; GP19-221113)
Übrige Kosten	Verbraucherpreisindex für Bayern (DESTATIS 61111-0011)

Exkurs: Stromkosten

- Keine Verwendung von Indizes der statistischen Landes- oder Bundesämter aus Gründen der Passgenauigkeit für den ÖPNV
- Derartige Indizes bilden gesetzliche Regelungen und Änderungen regelmäßig für Verkaufsfälle an Industriekunden ab. Es gelten jedoch abweichende Regelungen für den **ÖPNV mit Elektrobussen**
- „PKF IVT Stromindex ÖPNV Bayern einschl. Strombeschaffung, Nebenkosten und Netzentgelte“ erlaubt auch Berücksichtigung regionaler Faktoren, wie bspw. Höhe der **Netzentgelte in Bayern**
- In Fällen, in denen regional deutlich vom bayernweiten Durchschnitt abweichende Netzentgelte erhoben werden, sind ggf. abweichende Regelungen zu treffen

Exkurs: Personalkosten

- Die Personalkosten werden anhand des für allgemein verbindlich erklärten LBO-Tarifvertrags (Veränderung der Stufen 2ac) ab dem vierten und 2ad) ab dem zehnten Beschäftigungsjahr der Lohngruppe 2) fortgeschrieben
- In Gewichtung sind Personalaufwendungen für alle Rollen im Unternehmen erfasst (Fahrdienst, Werkstatt, Regie, Vertrieb und allg. Verwaltung)
- Anpassungen aus Manteltarifverträgen (z. B. Arbeitszeitverkürzungen) werden in der aktuellen Modellversion nicht berücksichtigt – da in Bayern in der Entwicklung nicht wesentlich.

Ergebnis

Veröffentlichung auf Verbände-Website

www.oepnv-index.bayern

Bayern-Index ÖPNV (Bus)



Hier können Sie den aktuellen ÖPNV-Index für Bayern downloaden.
Die Datei wird automatisch in Ihrem Download-ordner gespeichert.

[ÖPNV-Index \(XSX\)](#)

Handreichung zum ÖPNV-Index



Sie können die Handreichung über folgenden Link downloaden.
Die Datei wird automatisch in Ihrem Download-ordner gespeichert.

[Handreichung \(PDF\)](#)



Jährliche Veröffentlichungsdatei

Anleitung und Erläuterungen zum Bayern-Index ÖPNV (Bus)

Stand vom 20.02.2025



VDV Bayern

Der vorliegende Bayern-Index ÖPNV (Bus) wurde durch die PKF IVT Wirtschaftsprüfungsgesellschaft GmbH, München, im Auftrag des Bayerischen Städtetags, des Bayerischen Landkreistags, der IHK für München und Oberbayern / IHK Bayern (BIHK), des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmen e. V. (LBO) und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., Landesgruppe Bayern (VDV) erstellt.

Er wird regelmäßig fortgeschrieben. Der Bayern-Index ÖPNV (Bus) besteht aus dem vorliegenden Zahlenwerk und der Handreichung.

Die Träger des Bayern-Index ÖPNV (Bus) empfehlen den ÖPNV-Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen, den vorliegenden Bayern-Index ÖPNV (Bus) für neue Verkehrsverträge und Finanzierungen von Buslinienvetahren von privaten Verkehrsunternehmen im ÖPNV anzuwenden. Eine Anwendung auf bestehende Verkehrsverträge ist möglich, wenn dies vor Ort vereinbart wird und die Anforderungen des Vergaberechts beachtet werden.

Disclaimer

Die Nutzung des Bayern-Index ÖPNV (Bus) erfolgt unter der Anerkennung der nachstehenden Bedingungen.

Der Bayern-Index ÖPNV (Bus) stellt eine allgemeine, unverbindliche Informations- und Orientierungsgrundlage dar. Es wird keine Gewähr für Richtigkeit, Vollständigkeit, Aktualität oder Eignung des Index übernommen. Soweit der Bayern-Index ÖPNV (Bus) auf Inhalte Dritter verweist, wird für deren Richtigkeit ebenfalls keine Verantwortung übernommen. Es wird keine Garantie dafür übernommen, dass gesetzliche Änderungen und andere Entwicklungen bei der Veröffentlichung des Bayern-Index ÖPNV (Bus) berücksichtigt werden. Seine Anwendung erfolgt in eigener Verantwortung durch die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vor Ort. Ein Rechtsanspruch oder eine unmittelbare oder mittelbare Bindungswirkung gegenüber den Initiatoren und Herausgebern oder den Bearbeitern des Bayern-Index ÖPNV (Bus) oder Dritten ist ausgeschlossen. Eine Einzel- noch gesamtschuldnerische Haftung der Initiatoren und Herausgeber sowie des mit der Erstellung beauftragten Dritten – gleich aus welchem Rechtsgrund – ist, soweit gesetzlich zulässig, ausgeschlossen. Dies gilt insbesondere für etwaige Schäden oder Nachteile, die sich aus der Verwendung des Index in Verkehrsverträgen gleich welcher Art ergeben.

Der Bayern-Index ÖPNV (Bus) stellt weder eine Rechts- noch eine Steuer- oder sonstige Beratung dar und ersetzt nicht die individuelle rechtliche, wirtschaftliche oder fachliche Prüfung im Einzelfall.

Handreichung

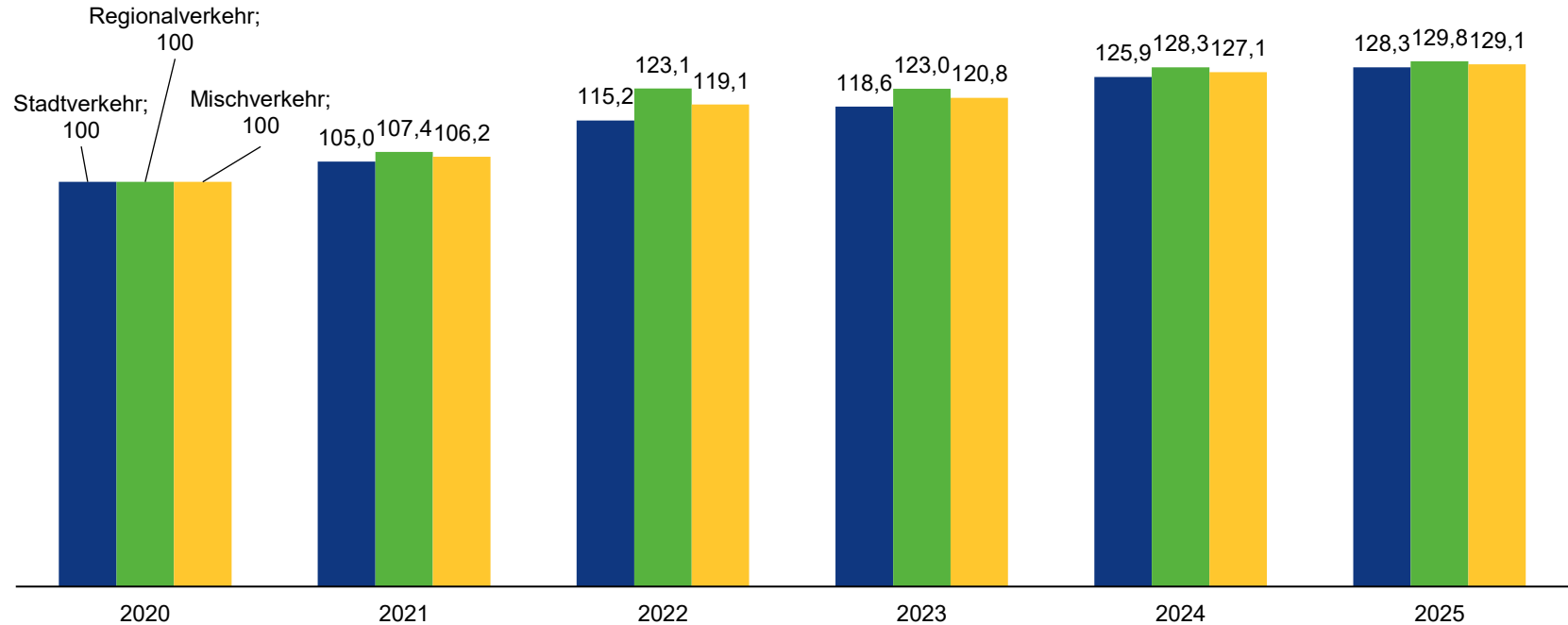
Bayern-Index ÖPNV (Bus)

Handreichung zur Methodik



VDV Bayern

Bayern-Index ÖPNV (Bus)



Laufende Tätigkeiten

- Laufende Veröffentlichung (halbjährlich)
- Periodische Umbasierungen, voraussichtlich 5-Jahres-Turnus
- Erste Anlaufstelle für AnwenderInnen für Fragen aus der Praxis
- Anpassungen an Veränderungen im Markt/Technologie

Anforderungen und Kriterien

Vollständig transparent

- Für alle Beteiligten nachvollziehbar ✓
- Erklärungen, Herleitung und Entwicklung in verständlicher Sprache ✓
- Möglichkeit zur Anpassung der Gewichtung bzw. Nutzung für heterogene und individuelle Anwendungsfälle ✓

Neutral und unabhängig

- Methodische Erarbeitung nicht voreingenommen ✓
- Bei sachgerechter Anwendung und Transparenz der Gewichtung: Kostenentwicklung transparent (unabhängig, wer Berechnungen durchführt) ✓

Hohes Vertrauen

- Entwicklung durch langjährig erfahrene WP-Gesellschaft mit Verpflichtung zur Gewissenhaftigkeit qua Berufsgrundsätzen ✓
- Vertrauen in Erhebung von Berechnungsgrundlagen und Durchführung der Berechnung von hoher Bedeutung ✓

Fazit

Fazit ... das geht nicht nur in Bayern!

- AT und VU haben bezogen auf Kostenfortschreibungen in Teilen gleichgerichtete Interessen
- Darauf aufbauend lässt sich gemeinsam etwas erreichen
- Der Aufwand zur Erstellung und Pflege von (regionalen) Branchenindizes ist vertretbar
- Der Verwaltungsaufwand kann reduziert werden (ein Best-Practice-Vorschlag statt unzähliger abweichender Regelungen)

Fragen und Diskussion



Fragen, Anmerkungen und
eigene Erfahrungen?



Webinar zum Bayern-Index ÖPNV (Bus)

Veranstaltung	Datum	Ort
Webinar Update Recht und Finanzierung im ÖPNV	30.06.2026	Online
Webinar Bayern-Index ÖPNV (Bus)	02.07.2026	Online
PKF IVT Verkehrstagung	05.11.2026	Hannover



Alle unsere Veranstaltungen finden Sie unter pkfivt.de/veranstaltungen

Für weitere Fragen im Nachgang...



Benjamin Feldmann

geschäftsführender Gesellschafter

Wirtschaftsprüfer
Wirtschaftsinformatiker
Diplom-Kaufmann
Chartered Financial Analyst

Benjamin.Feldmann@pkfivt.de
Tel. 089 29032-364



Leo Ernst

Senior Manager
Geschäftsführer

Sachverständiger für öffentliche Finanzierung ÖPNV/
Daseinsvorsorge (Zert. DIN EN ISO/IEC 17024)

Leo.Ernst@pkfivt.de
Tel. 089 29032-353



Urheberrecht und Haftungsausschluss

© PKF Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft GmbH, München (PKF IVT)

Diese Präsentation ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte vorbehalten. Die Präsentation darf ohne die ausdrückliche, schriftliche Erlaubnis der PKF IVT weder vervielfältigt noch an Dritte weitergegeben noch sonst wie verbreitet werden, auch nicht in Auszügen oder in Teilen. Im Übrigen gelten unsere Allgemeinen Auftragsbedingungen.

PKF Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH ist Mitglied von PKF Deutschland, dem deutschen Netzwerk von Mitgliedsunternehmen der PKF Deutschland GmbH gemäß § 319b HGB, und PKF Global, dem Netzwerk von Mitgliedsunternehmen von PKF International Limited. Jedes Mitgliedsunternehmen ist ein eigenständiges und rechtlich unabhängiges Unternehmen. Weder die anderen Mitgliedsunternehmen noch die Korrespondenzunternehmen des Netzwerks noch die PKF Deutschland GmbH noch PKF International Limited sind verantwortlich oder übernehmen die Haftung für die Arbeit oder Beratung, die PKF Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH gegenüber seinen Mandanten erbringt. Korrespondenzunternehmen sind keine Mitglieder von PKF Global. Gleichzeitig übernimmt die PKF Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH keine Verantwortung oder Haftung für Handlungen oder Unterlassungen anderer Mitgliedsunternehmen.

Die in dieser Präsentation zusammengestellten Informationen sind ausschließlich für jene Personen vorgesehen, die bei dieser Präsentation anwesend waren. Sie geben den Stand zum Zeitpunkt der Präsentation wieder. Trotz aller Sorgfalt können sich Angaben und Verhältnisse inzwischen geändert haben. Eine Haftung oder Garantie für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der zur Verfügung gestellten Informationen kann nicht übernommen werden.

Für Entscheidungen, die auf Grund der vorgenannten Informationen getroffen werden, wird keine Verantwortung übernommen. Haftungsansprüche, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen oder durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen.