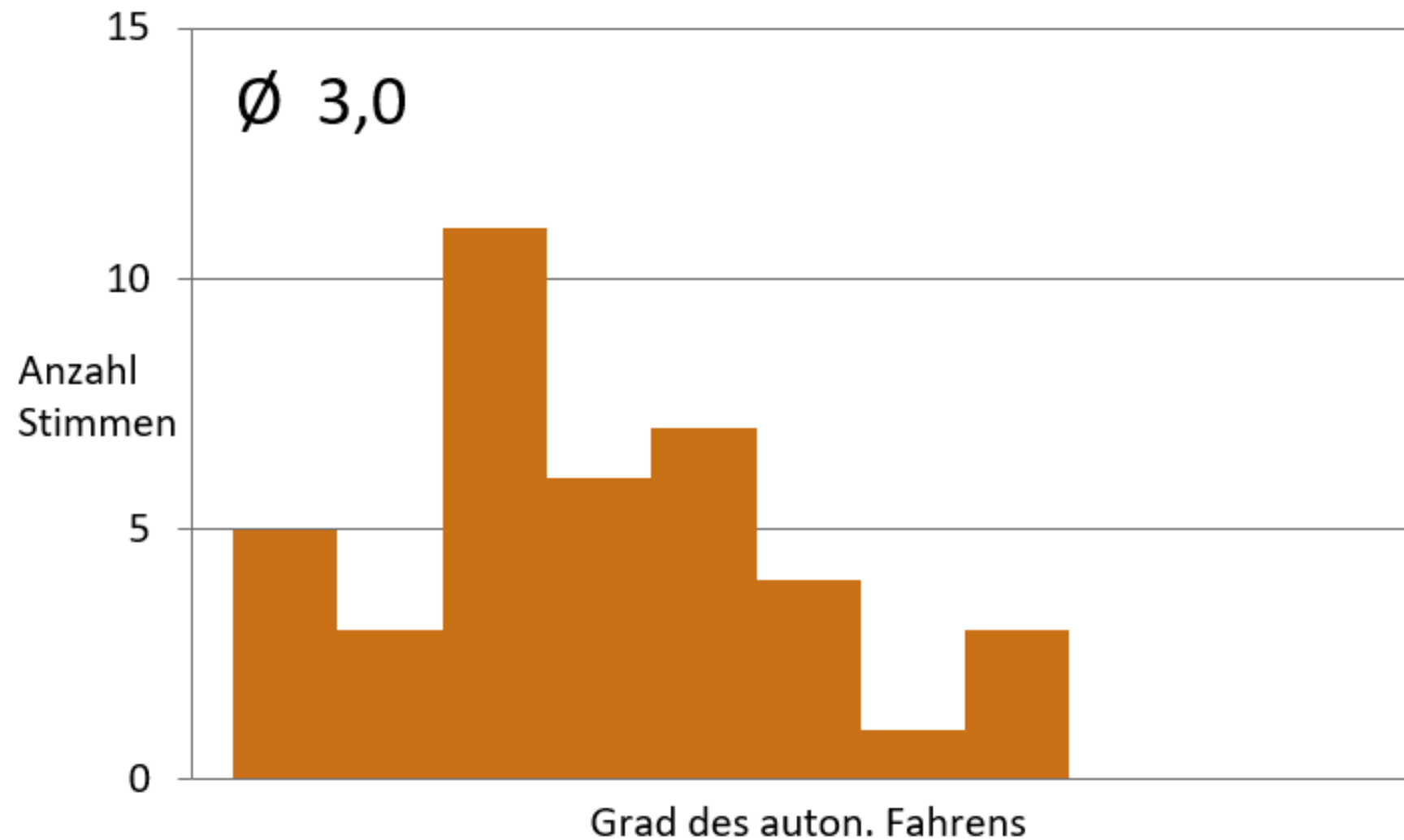


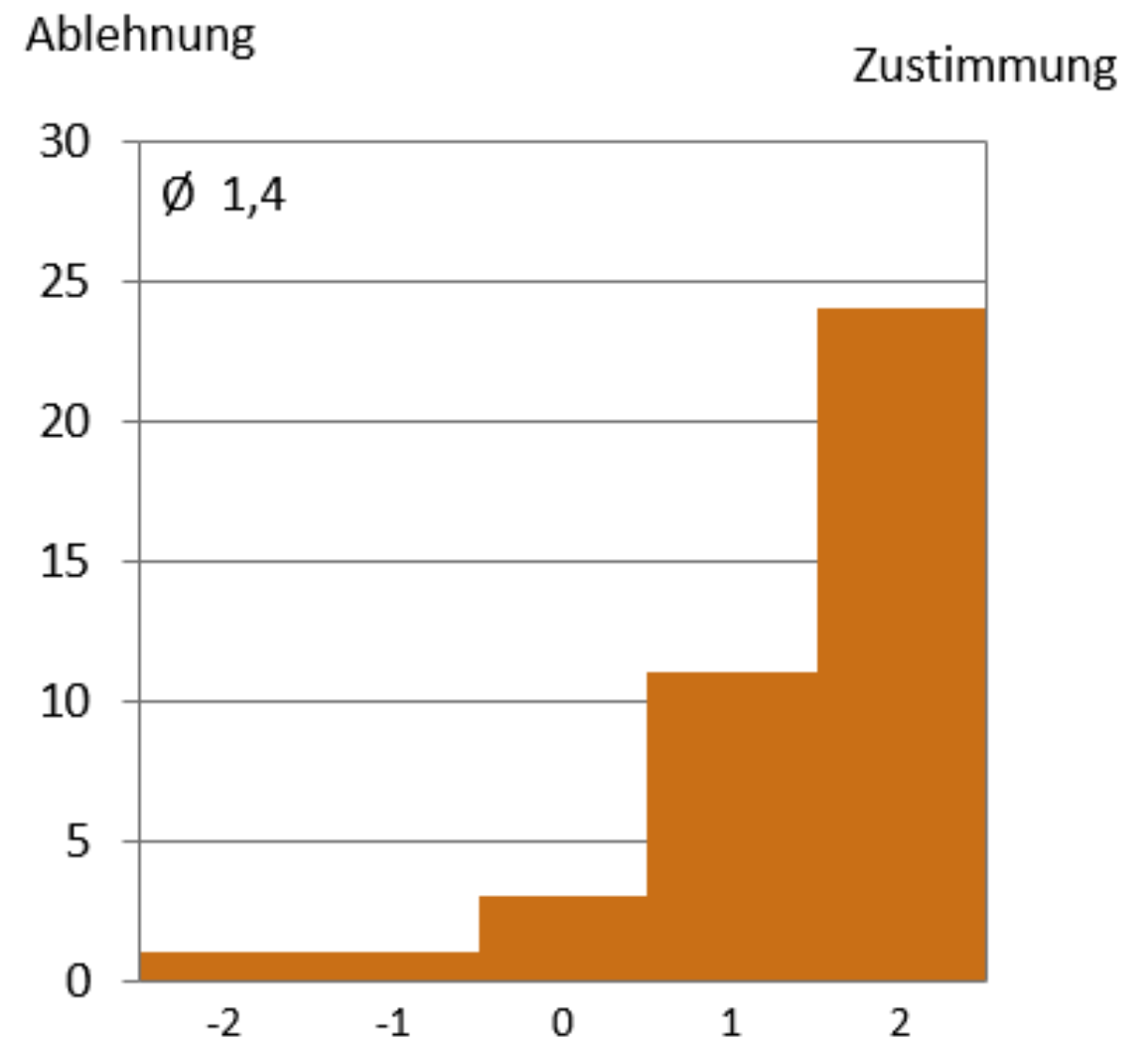
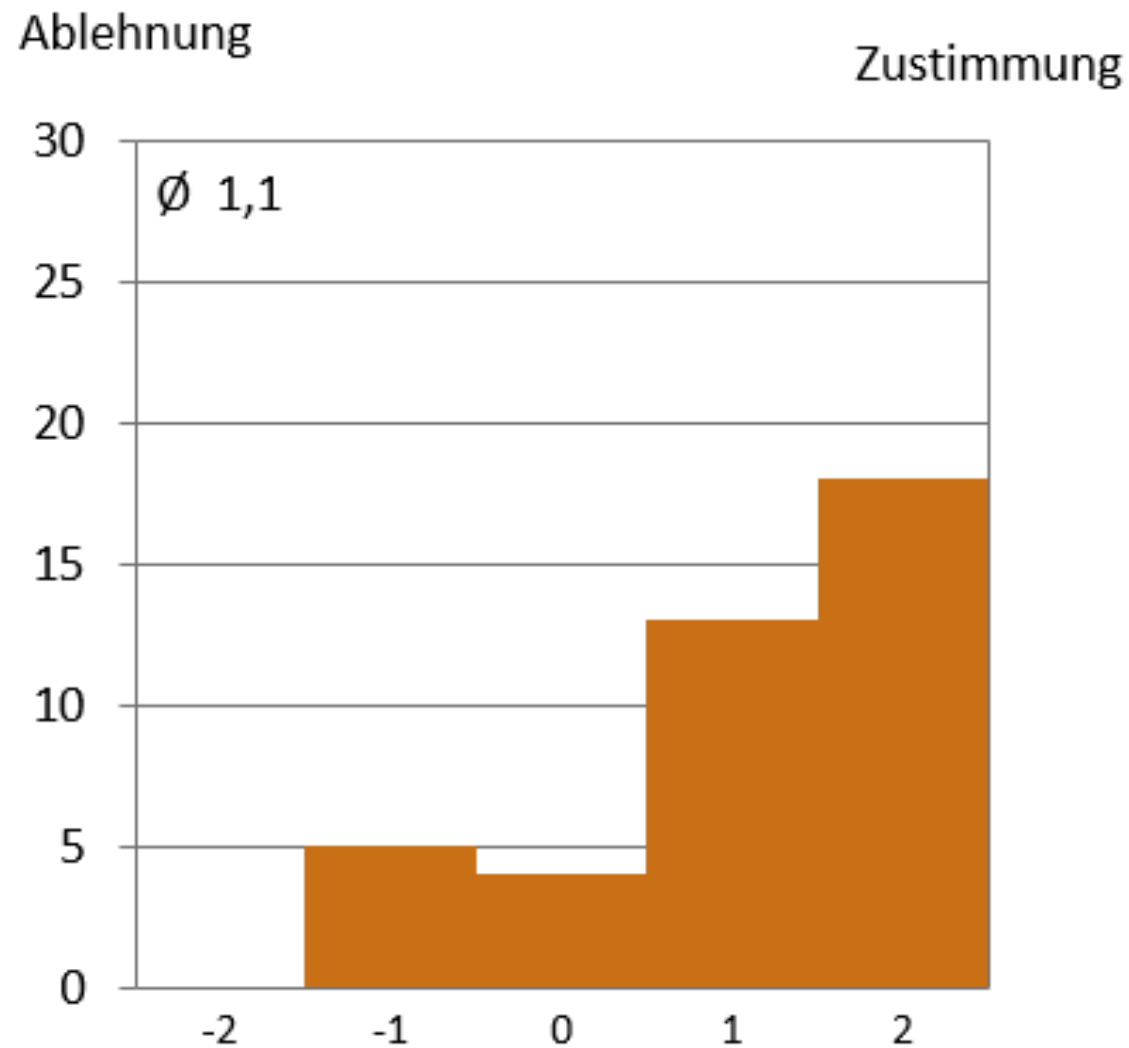
Moderates Szenario

Progressives Szenario



Szenario 1: Es gibt eine breite Verfügbarkeit von Level-4-Fahrzeugen (vollautomatisiertes Fahren in begrenzten Gebieten) in kommerziellen Flotten (Robotaxis, Roboshuttles).

Szenario 2: Level-5-Fahrzeuge (vollautomatisiertes Fahren) sind der Standard für Privatfahrzeuge (hohe Marktakzeptanz) und ein großer Teil der bestehenden Flotten ist bereits umgerüstet, Level-5-Fahrzeuge (autonomes Fahren) gibt es in gewerblichen und öffentlichen Flotten (Robotaxi, Roboshuttles, Robobusse).

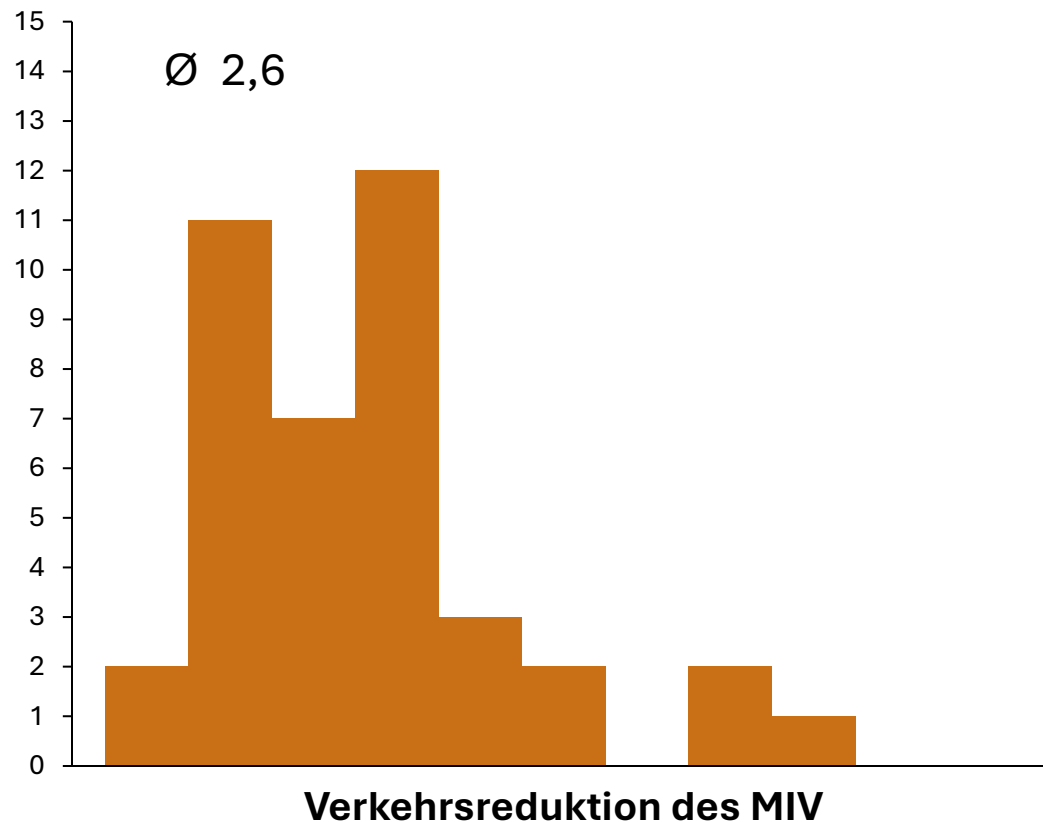


Verkehrsunternehmen sind offen dafür, bestimmte bislang als Kernaufgaben verstandene Tätigkeiten des Unternehmens an neue Akteure aus dem Mobilitäts- oder Technologiebereich abzugeben (z.B. direkter Kontakt zu Fahrgästen, Betrieb).

Potenziele zur Kostensenkung durch Automatisierung sind zu realisieren, um die limitierten, öffentlichen Finanzierungsmittel künftig zu erhalten.

Moderates Szenario

Progressives Szenario

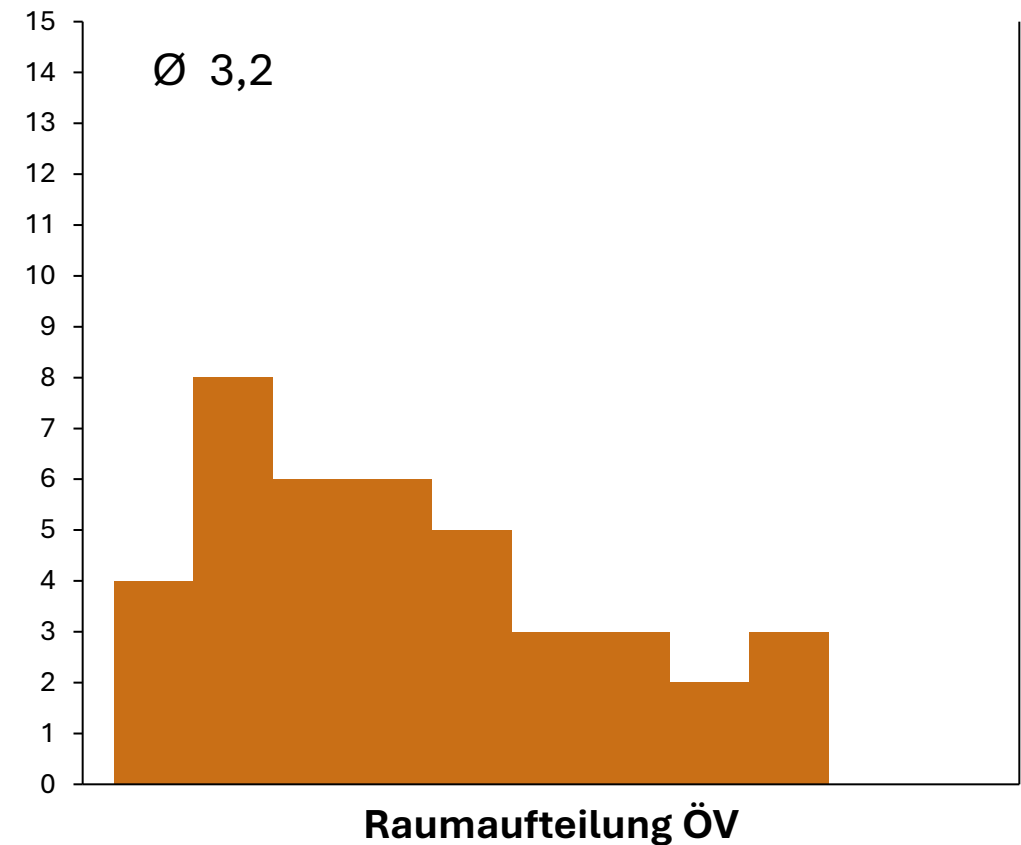


Szenario 1: Die Bewirtschaftung des öffentlichen Raumes wird weiter ausgebaut, es gibt jedoch keine generellen Einschränkungen zu Lasten einzelner Verkehrsträger und keine flächendeckenden Mautgebühren (nur in Teilbereichen der Innenstädte).

Szenario 2: Der private MIV wird massiv eingeschränkt. Gleichzeitig werden Regelungen für autonome Flotten und ÖV-Bevorrechtigung getroffen sowie dynamische Nutzungsgebühren für alle Teile des öffentlichen Straßenraums eingeführt (Realkostenorientierung inkl. externer Effekte).

Moderates Szenario

Progressives Szenario

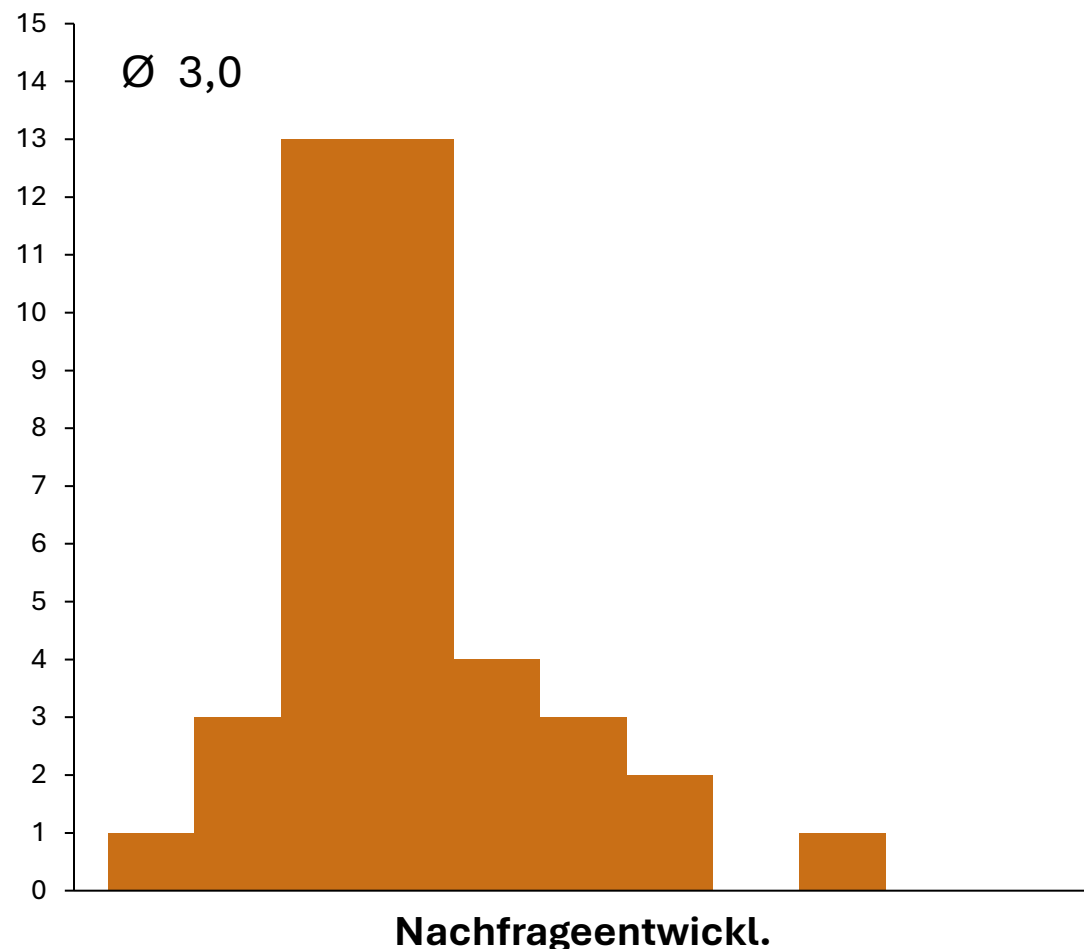


Szenario 1: Es gibt keine pauschalen Einschränkungen, sondern differenzierte lokale Verlagerungen zu Lasten des MIV.

Szenario 2: Eine gleichmäßige räumliche Verteilung des Rad- und Fußgängerverkehrs mit den übrigen Verkehrsmitteln wird angestrebt und eine kontinuierliche Reduzierung der Verkehrsflächen in den Städten umgesetzt. Das Konzept der 15-Minuten Städte (Erreichbarkeit der wichtigsten Einrichtungen) wird Realität.

Moderates Szenario

Progressives Szenario

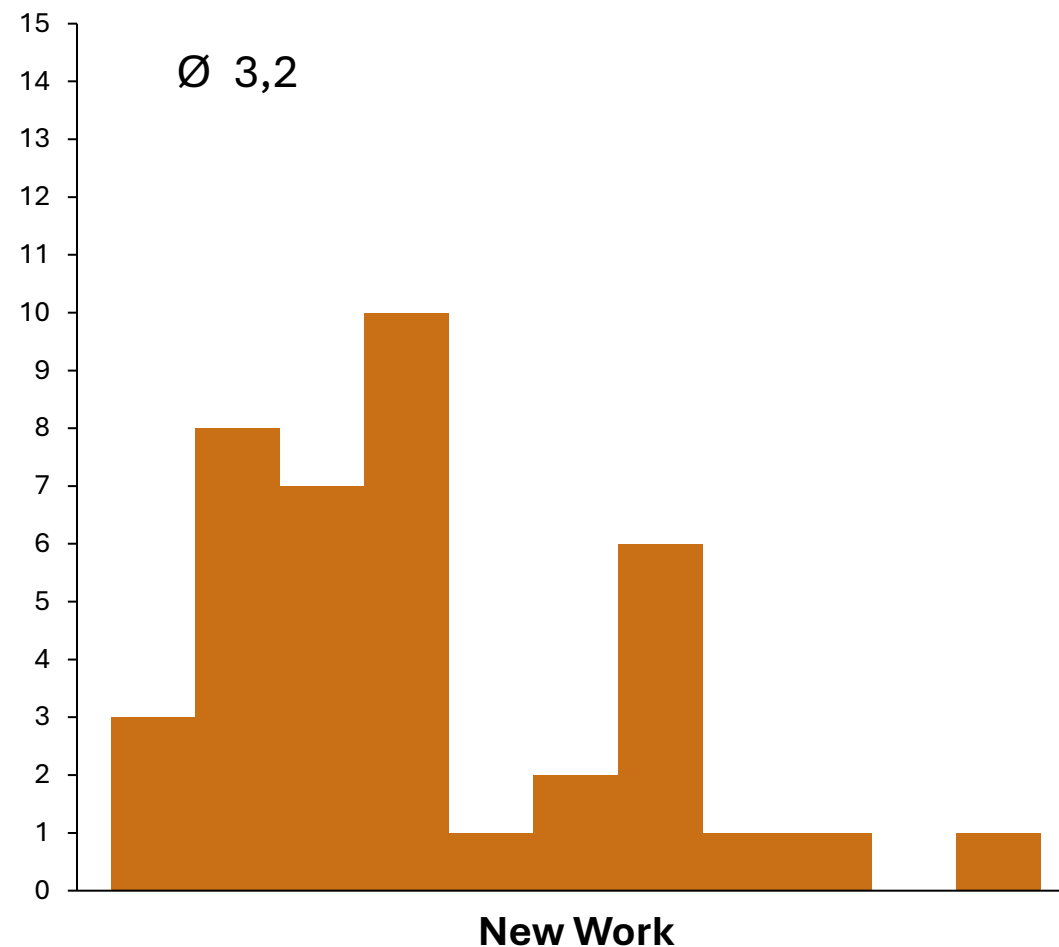


Szenario 1: Es gibt einen leichten Rückgang der Gesamtbevölkerung und keine wesentliche Zunahme der durchschnittlichen Wegeanzahl pro Tag und der Reisezeiten. Es wird eine leichte Zunahme der Verkehrsleistung (Trend hält an) und eine leichte Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, vor allem aber auf den Individualverkehr (Radverkehr, Mikromobilität) beobachtet.

Szenario 2: Es gibt eine stärkere Abnahme der Gesamtbevölkerung und der Mobilitätsbedarf pro Kopf sinkt massiv (auch Alltagsmobilität sinkt durch weitgehende Digitalisierung/Automatisierung des Alltags) und die aktive Mobilität (z.B. Zufußgehen oder Radfahren) nimmt zu.

Moderates Szenario

Progressives Szenario

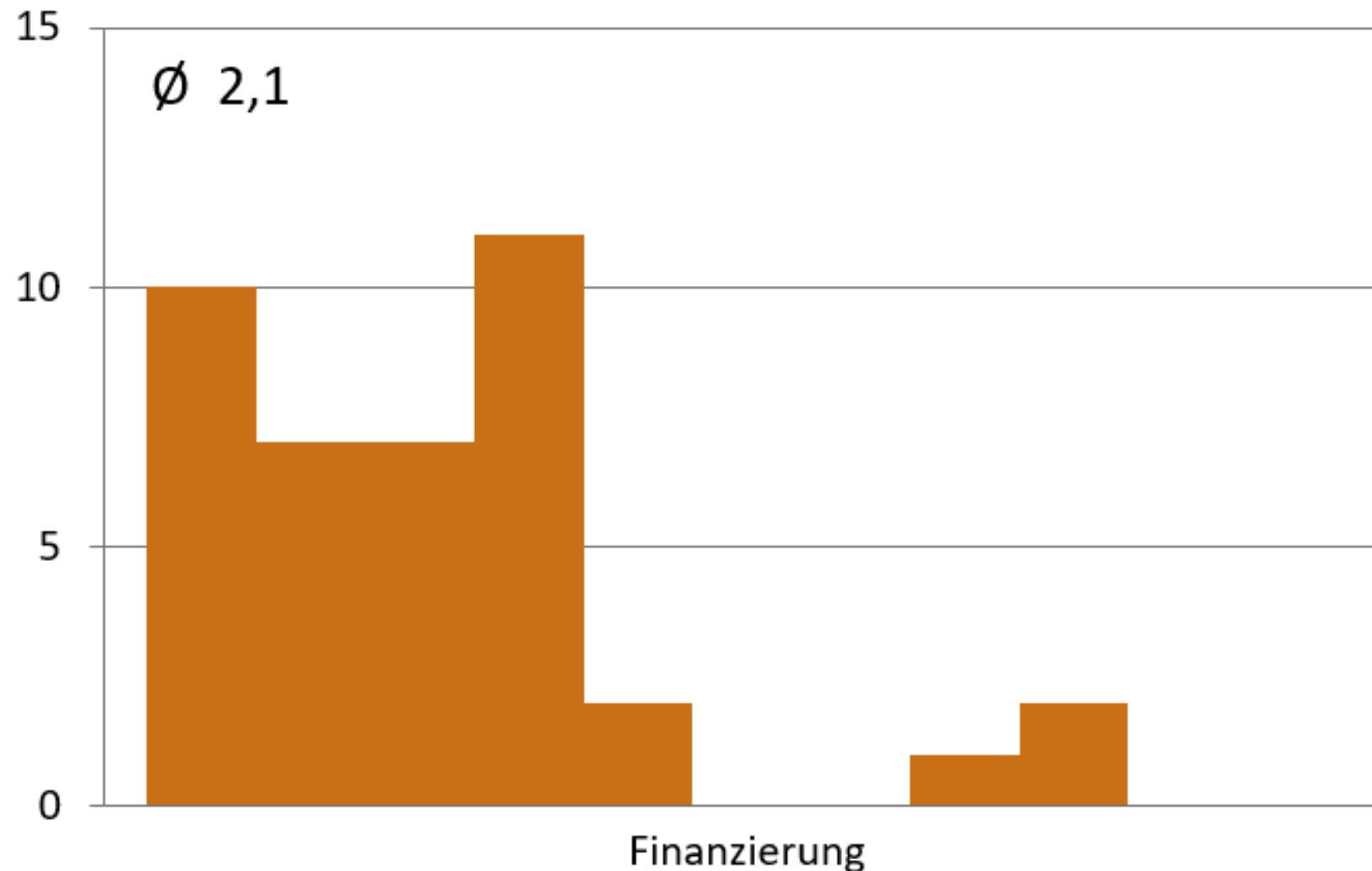


Szenario 1: Die durchschnittliche Wochenarbeitszeit geht leicht zurück (mehr Teilzeit etc.), aber die Erwerbstätigen arbeiten mehrheitlich Vollzeit an 5 Tagen. Es ist eine weitere Flexibilisierung zu beobachten, wobei die Mehrheit der Erwerbstätigen nach wie vor an festen Arbeitsorten tätig ist.

Szenario 2: Die durchschnittliche Wochenarbeitszeit geht stark zurück durch Automatisierung, Effizienzsteigerung und Verringerung des durchschnittlichen (quantitativen) Konsums pro Kopf sowie durch ein verändertes Verständnis von Wohlstand und Wachstum (qualitativ, immateriell). Die Mehrheit der Erwerbstätigen ist nicht mehr an feste Arbeitsorte gebunden.

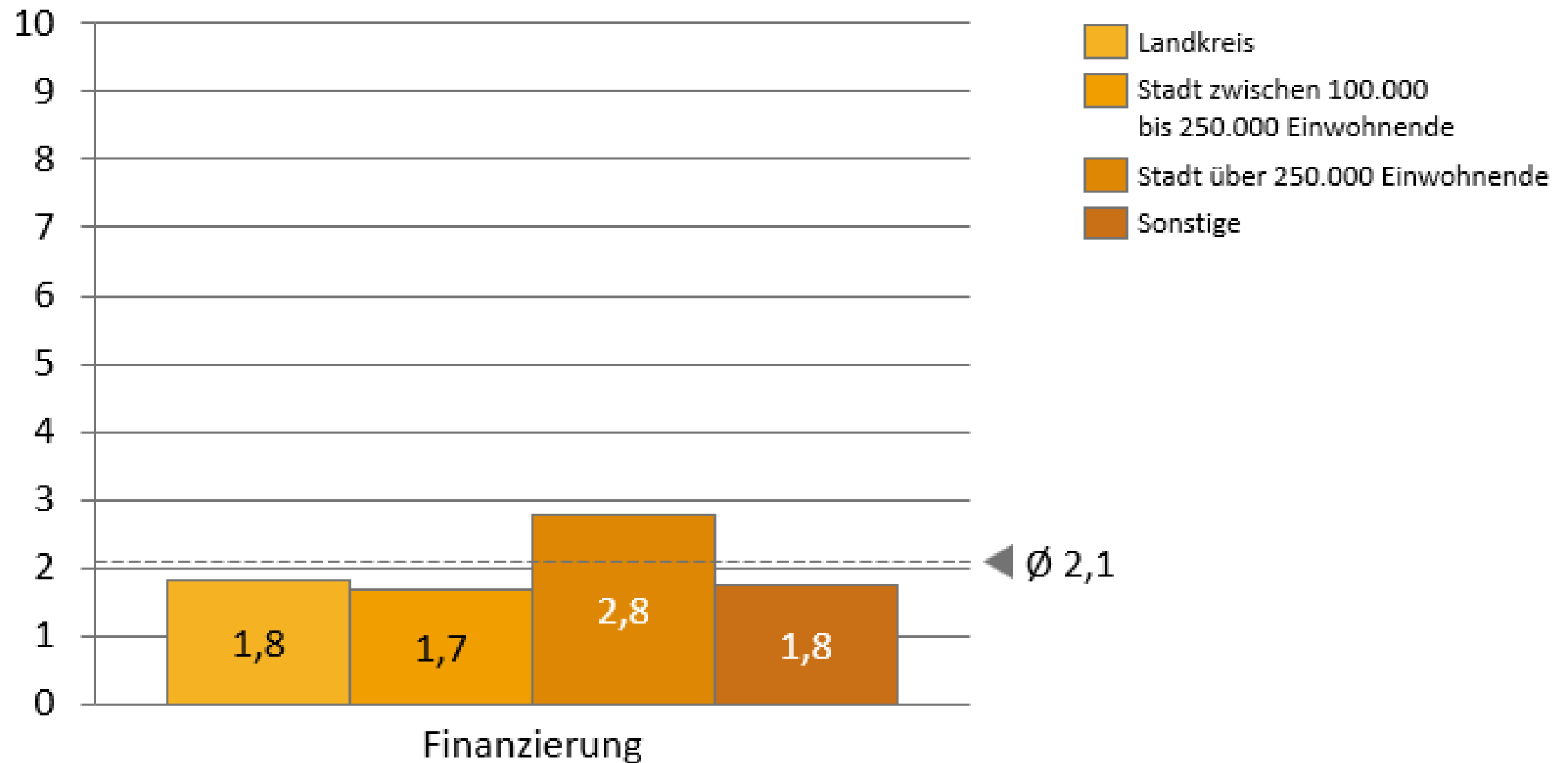
Moderates Szenario

Progressives Szenario



Szenario 1: Die Mittel der öffentlichen Hand sind die wichtigste Finanzierungssäule für alle Transportmittel des ÖPNV (inklusive. autonome Shuttles).

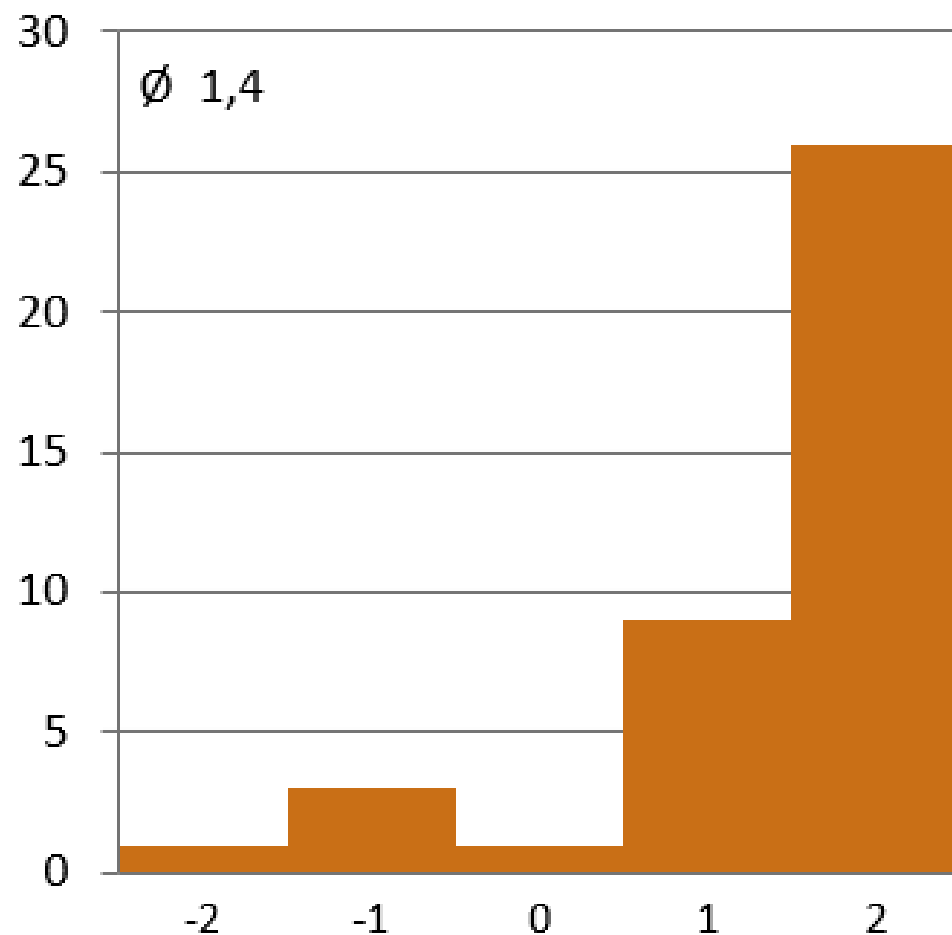
Szenario 2: Öffentliche Mittel gibt es nur noch für den Schienenpersonennahverkehr, autonome Busverkehre sind eigenwirtschaftlich, konventionelle Busse werden nur noch eigenwirtschaftlich auf nachfragestarken Hauptrelationen, in der Hauptverkehrszeit und im Schülerverkehr eingesetzt.



Szenario 1: Die Mittel der öffentlichen Hand sind die wichtigste Finanzierungssäule für alle Transportmittel des ÖPNV (inklusive. autonome Shuttles).

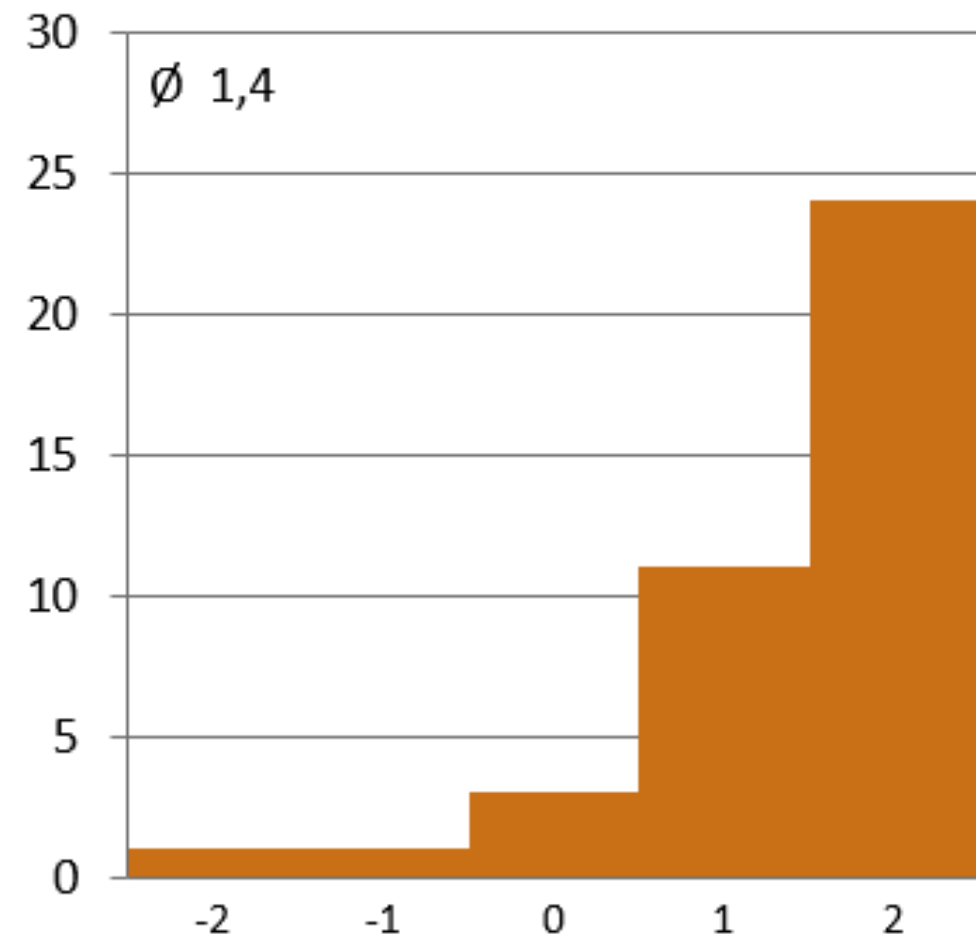
Szenario 2: Öffentliche Mittel gibt es nur noch für den Schienenpersonennahverkehr, autonome Busverkehre sind eigenwirtschaftlich, konventionelle Busse werden nur noch eigenwirtschaftlich auf nachfragestarken Hauptrelationen, in der Hauptverkehrszeit und im Schülerverkehr eingesetzt.

Ablehnung Zustimmung



Verkehrsunternehmen benötigen starkes Lobbying, um die Rolle als zentraler Mobilitätsanbieter und deren Finanzierung zu behalten.

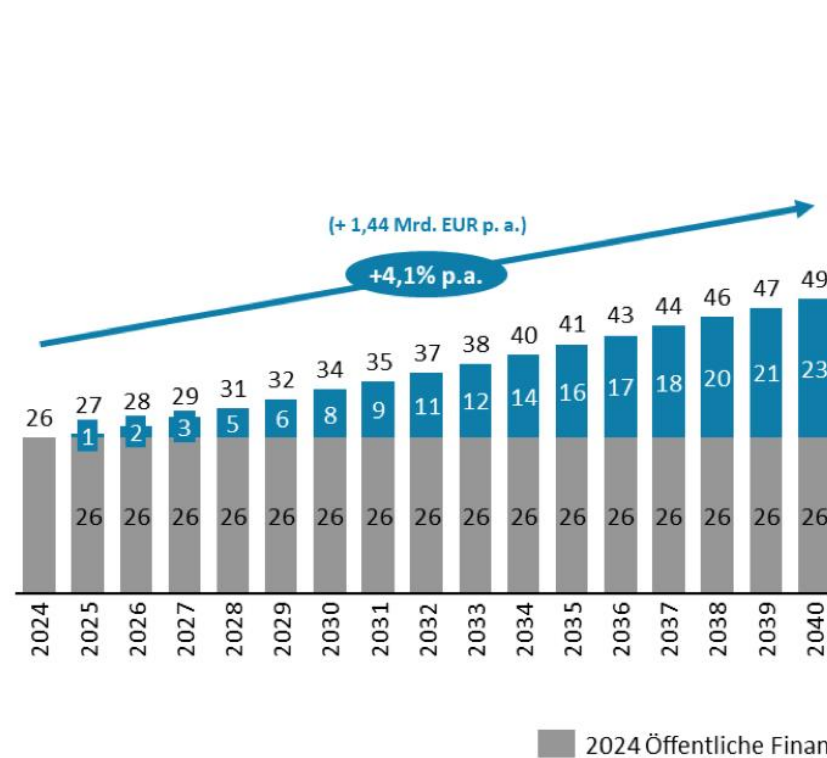
Ablehnung Zustimmung



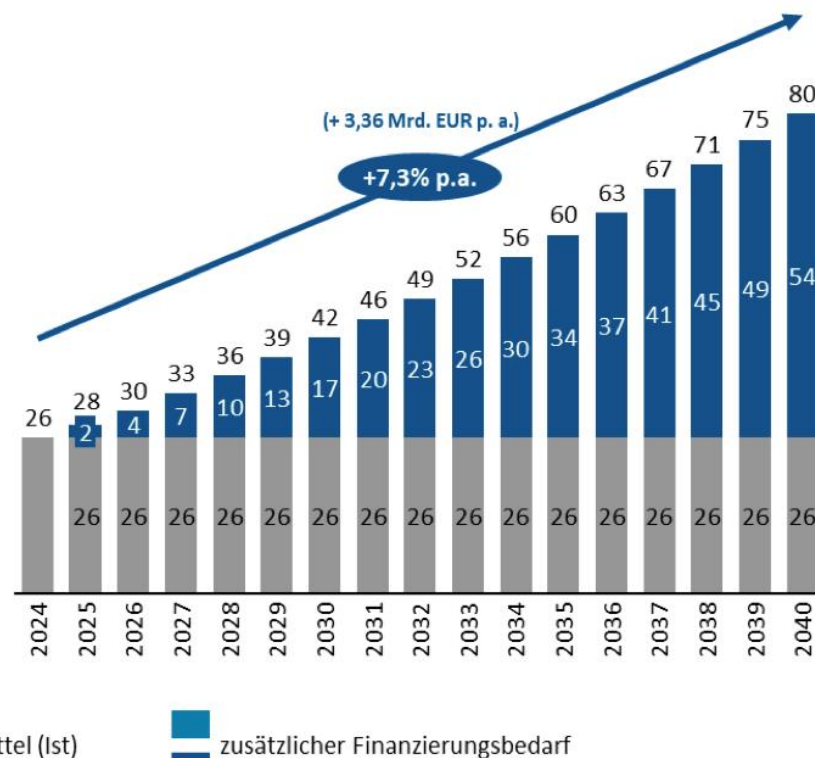
Potenziele zur Kostensenkung durch Automatisierung sind zu realisieren, um die limitierten, öffentlichen Finanzierungsmittel künftig zu erhalten.

Ergebnis Leistungskostengutachten VDV

Modernisierung 2040



Deutschlandangebot 2040



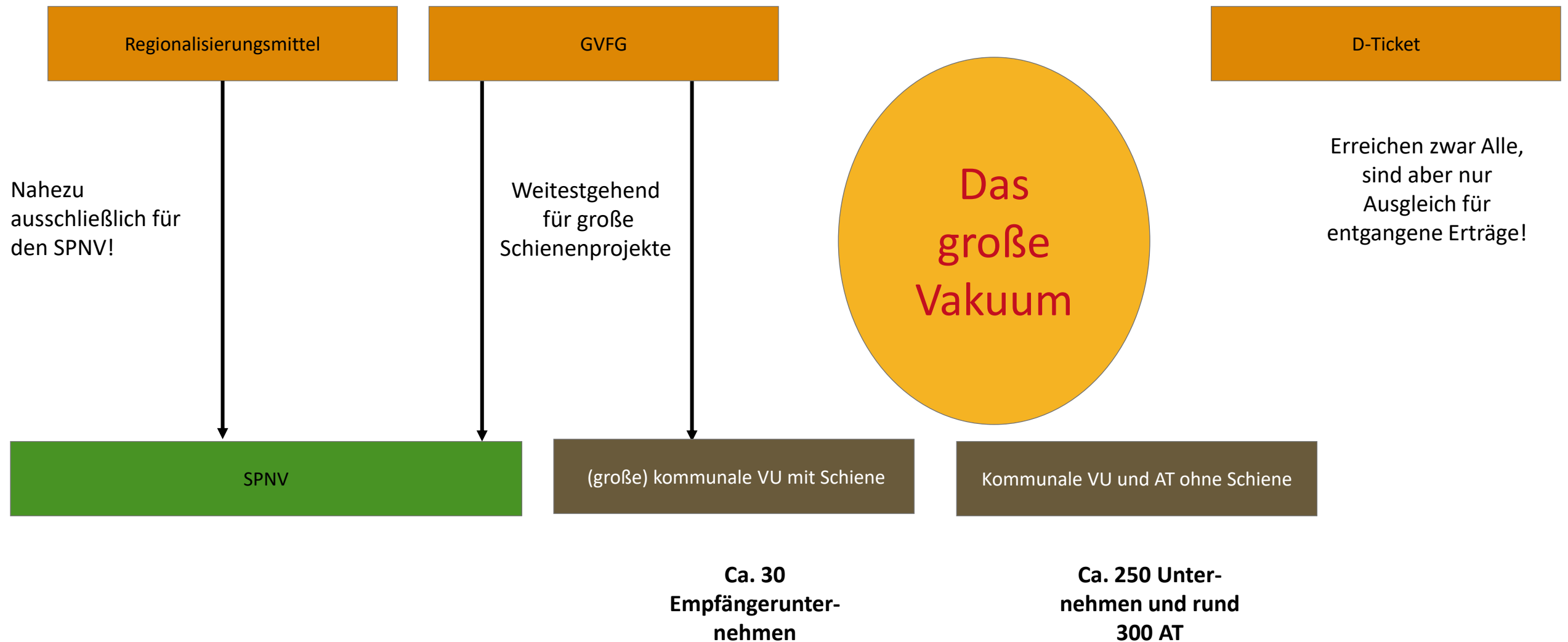
Quelle: RMC/PwC, Datenstand 06.06.2025; Abweichungen zwischen Summen- und Einzelwerten rundungsbedingt

¹ Auf die reine Inflation gemäß Inflationsziel der EZB entfallen davon bereits ca. 0,6 Mrd. EUR p.a.

Abbildung 1: Öffentliche Finanzmittel (Ist) und Entwicklung Finanzierungsbedarf in Mrd. EUR p.a

Quelle: Kurzfassung des Gutachtens über die Finanzierung der Leistungskosten im deutschen ÖPNV 2024–2040; VDV Juni 2025

Vorab: Die viel diskutierten Finanzierungsmittel kommen bei der Vielzahl von Gebietskörperschaften gar nicht zum Tragen



Der ÖPNV hat eine enorme gesellschaftliche Bedeutung, die eine klare Priorität erhalten muss

Erreichbarkeit

Sichert Zugang zu Arbeit, Bildung, Versorgung und medizinischer Betreuung.

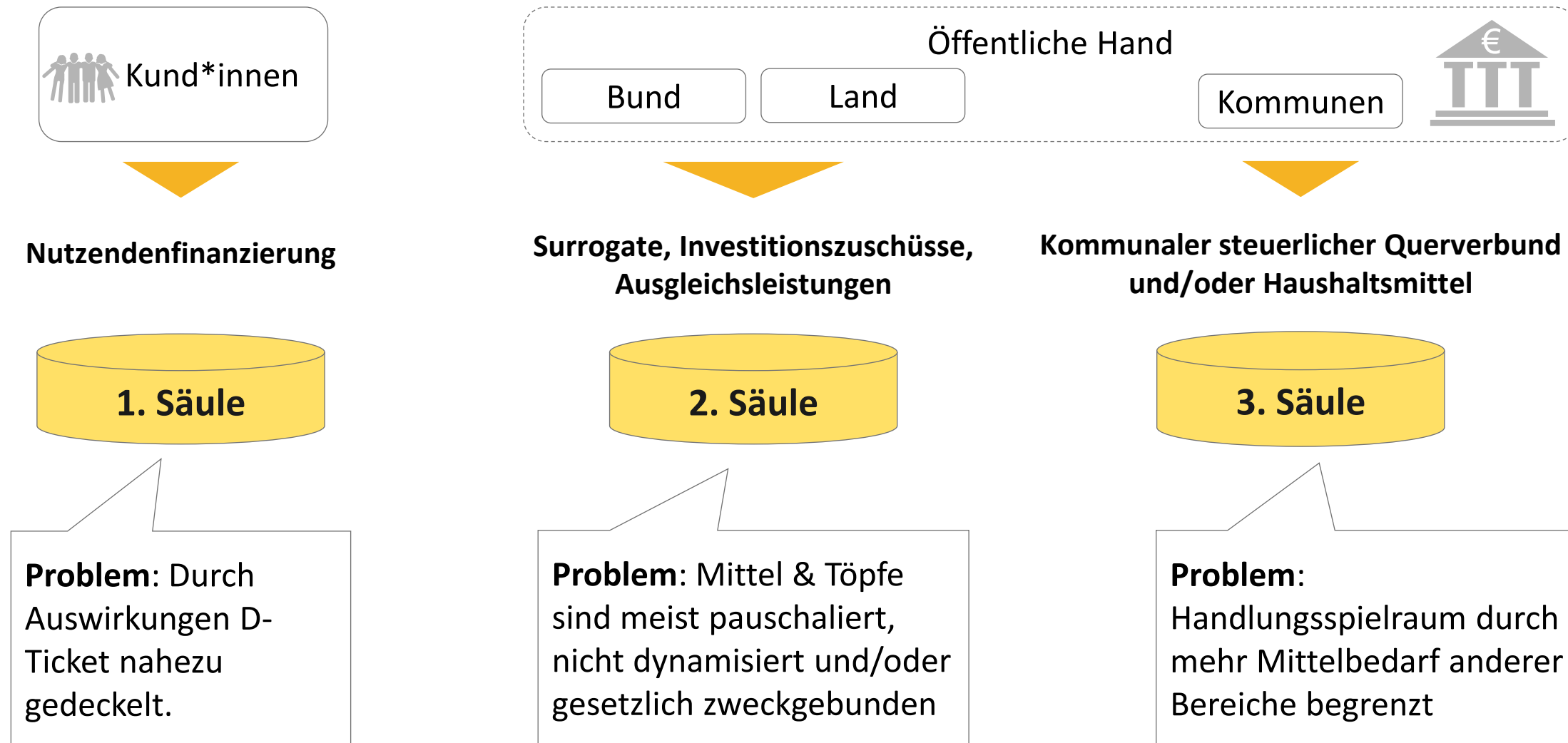
Soziale Teilhabe

Zentrale Beförderungsmöglichkeit für einkommensschwächere, jüngere und mobilitätseingeschränkte Gruppen.

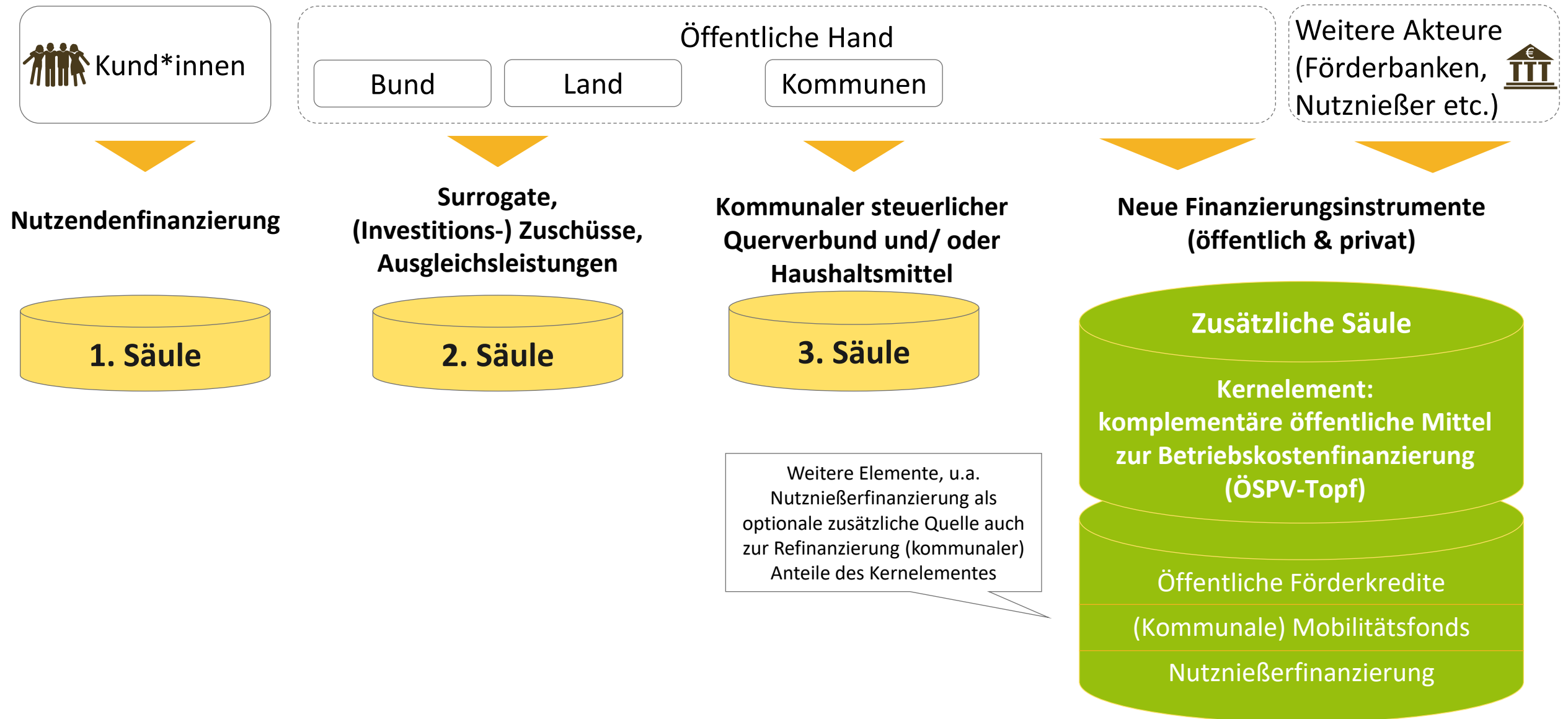
Klima & Umwelt

Zentraler Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz sowie gesamtwirtschaftlicher Nutzen.

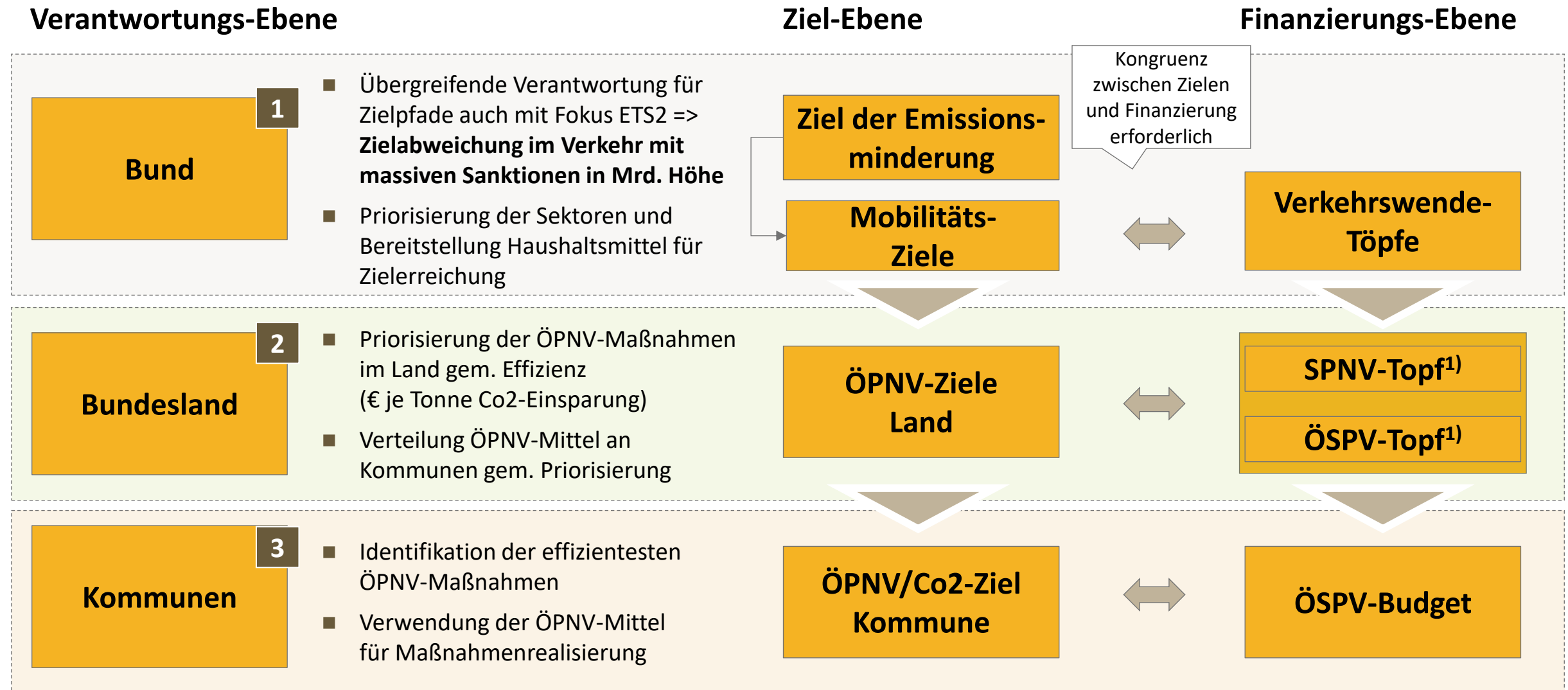
Die bisherigen Instrumente der ÖV-Finanzierung sind nicht ausreichend und es besteht kaum Potenzial diese gemäß der Bedarfssteigerung anzupassen



Die bisherigen Instrumente der ÖSPV-Finanzierung sind nicht ausreichend, es braucht in Zukunft zwingend mindestens eine weitere Säule



Nur mit Landes-u. Bundesmitteln können zielgerichtet ÖPNV-Angebote im Hinblick auf eine effiziente Dekarbonisierung im **Verkehr verfolgt werden**



1) Die Verkehrsministerkonferenz weist März 2023 erneut darauf hin, dass der Bund hier gemäß Artikel 106a GG in der Finanzierungsverantwortung steht.

Die geteilte Wahrnehmung von Verantwortlichkeiten ist notwendig wenn man den ÖSPV erhalten und möglichst auch noch ausbauen will

Mittelbereitstellung Bund

- Ergänzend zu „Regmitteln“ neue Finanztitel schaffen
- Eigener „Topf“ für den ÖSPV (keine Konkurrenzierung des SPNV)

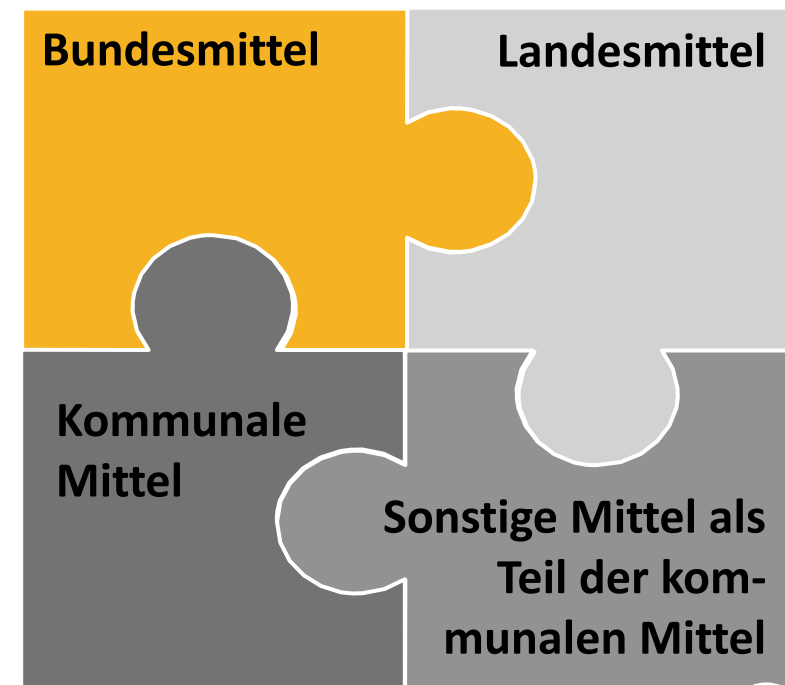
Mittelbereitstellung Land

- Zusätzlich zu bestehender Förderung und aus ergänzenden Haushaltsmitteln
- Direkte Mittel für kommunalen ÖPNV

Eigenmittel/-anteil Kommunen/ Kreise

- Zusätzlich zu bestehenden Zuschüssen etc.
- Haushaltsmittel für Angebotsausbau, Betrieb etc.

Konstitution einer 4. Säule



! Alle Ebenen partizipieren durch bessere ÖPNV-Angebote, Attraktivierung für Ansiedlungen und Erhöhung der Lebensqualität