ÖV-Atlas zeigt große Unterschiede beim Bus- und Bahnangebot

Pressemitteilung

Analyse von Agora Verkehrswende misst Qualität des öffentlichen Verkehrs in ganz Deutschland / 30 Millionen Menschen gut angebunden, 21 Millionen mangelhaft / Soziale Teilhabe und Klimaschutz erfordern raschen Ausbau und verlässliche Finanzierung

1. September 2026. Beim Angebot des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland gibt es große Unterschiede. Das zeigt der ÖV-Atlas des Thinktanks Agora Verkehrswende, für den aktuelle Fahrplan- und Bevölkerungsdaten aller Gemeinden und Kreise in Deutschland ausgewertet wurden. Analysiert wurde dabei, wie weit Menschen von einer Haltestelle entfernt wohnen und welche Verkehrsmittel dort in welcher Taktdichte abfahren. Die daraus abgeleiteten Güteklassen von A für die beste bis F die schwächste Anbindung bieten einen einheitlichen Maßstab für die Beurteilung der Versorgungsqualität im öffentlichen Verkehr.

Gut ein Drittel der Bevölkerung, etwa 30 Millionen Menschen, ist laut ÖV-Atlas sehr gut oder gut mit Bus und Bahn versorgt, beziehungsweise mit einem Angebot der Güteklasse A oder B. Diese Gruppe lebt überwiegend in großen Städten oder deren Umgebung. Rund ein Viertel, 21 Millionen Menschen aus eher ländlichen Regionen, findet dagegen nicht einmal ein gutes Grundangebot am Wohnort vor. Dieses entspräche der Güteklasse D mit etwa einer 250 Meter entfernten Haltestelle, an der werktags alle 30 Minuten ein Bus abfährt.

Für 5,6 Millionen Menschen – beziehungsweise die Bevölkerung von 6.353 der insgesamt 10.747 Gemeinden in Deutschland – erreicht das Angebot nicht einmal die niedrigste Güteklasse F. Um mobil zu sein, sind sie auf das Auto angewiesen. Die betroffenen Gemeinden liegen vor allem in Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen-Anhalt sowie in Bayern außerhalb der Ballungsräume.

„Ein verbindliches Mindestangebot ist der erste Schritt zu einem flächendeckend besseren öffentlichen Verkehr in Deutschland", erklärt Wiebke Zimmer, stellvertretende Direktorin von Agora Verkehrswende. „Mit einer Mobilitätsgarantie können Bund und Länder einen solchen Standard festlegen und gemeinsam an dessen Erfüllung arbeiten. Für die Umsetzung braucht es vor allem eine verlässliche Finanzierung. Die bisherigen Instrumente reichen nicht aus. Deshalb sollten neue Finanzierungsinstrumente wie eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut und eine Arbeitgeberabgabe für die öffentliche Verkehrsanbindung geprüft werden."

Führend unter vergleichbaren Städten und Kreisen: Frankfurt am Main, Laatzen, Landkreis München und Bad Kreuznach

Im Durchschnitt steigt die Angebotsqualität mit der Bevölkerungsdichte, denn je mehr Menschen mit einer Bus- oder Bahnlinie erreicht werden, desto wirtschaftlicher ist deren Betrieb. In größeren Städten sind die meisten Menschen gut angebunden, in ländlichen Regionen überwiegend schlecht. Der ÖV-Atlas vergleicht deshalb Städte und Kreise in unterschiedlichen Kategorien.

Pressekontakt
Nikolas Linck, Manager Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
E-Mail: nikolas.linck@agora-verkehrswende.de
Telefon: +49(0) 151 724 171 73

Unter den Großstädten (über 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner) hat laut der Analyse Frankfurt am Main das beste Angebot im öffentlichen Verkehr, dicht gefolgt von Stuttgart, München, Karlsruhe, Düsseldorf und Darmstadt. Am schlechtesten versorgt sind die Großstädte Siegen, Recklinghausen, Moers, Wolfsburg und Hamm. Hier verfügt nicht einmal jede dritte Person an ihrem Wohnort über ein gutes (B) oder sehr gutes (A) Angebot. Diese Städte eint ihre große Fläche, ihre Struktur aus mehreren Zentren und das Fehlen eines eigenen städtischen Schienenverkehrsmittels.

In der Kategorie Mittelstädte (20.000 bis 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner) bieten Laatzen, Rheinstetten, Ostfildern, Stutensee und Unterhaching die beste Versorgung. Sie alle sind per S- oder Stadtbahn an ein Oberzentrum angebunden. Über 60 der 617 Mittelstädte in Deutschland erreichen im Durchschnitt Klasse B. Schlecht angebundene Mittelstädte wie das münsterländische Vreden erreichen hingegen nur die unterste Güteklasse F.

Bei den Landkreisen schneiden die Verdichtungsränder der Metropolen wie der Landkreis München und die Region Hannover am besten ab. Aber auch einige ländlich geprägte Kreise wie Bad Kreuznach, Schwäbisch Hall und das Havelland schaffen es trotz dünner Besiedlung, ein Angebot der Klasse C bereitzustellen.

Im Vergleich der Flächenländer erreichen Nordrhein-Westfahlen, Hessen und Baden-Württemberg die höchste durchschnittliche Qualität. Das beste Gleichgewicht zwischen dem Angebot in urbanen und ländlichen Regionen zeichnet Rheinland-Pfalz aus. Ein großes Gefälle zwischen starken Zentren und dünn erschlossenen Flächen charakterisieren den öffentlichen Verkehr in Bayern, Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern.

Pendelverkehr für Klimaschutz entscheidend

Wie hoch der Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Kilometer ist, hängt laut der Analyse vorrangig mit der Qualität der Anbindung zusammen – auch wenn Tarife, Netzplanung, Parkraum oder Gewohnheiten ebenso eine Rolle spielten. Entscheidend für den Klimaschutz sei daher die Verbesserung des Angebots dort, wo viel Auto gefahren wird.

„Um möglichst viele Kilometer vom Auto auf Bus und Bahn zu verlagern, braucht es vor allem auf den pendelintensiven Achsen zwischen Städten und ihrem Umland ein gutes Angebot“, sagt Philipp Kosok, Projektleiter Öffentlicher Verkehr bei Agora Verkehrswende. „In abgelegenen Gebieten kann öffentlicher Verkehr maßgeblich dazu beitragen, die soziale Teilhabe zu verbessern, zum Beispiel mit automatisierten Kleinbussen, die auf Abruf individuelle Routen bedienen. Eine gute Anbindung an Bus und Bahn ist Teil der Daseinsvorsorge und gehört zum verfassungsrechtlichen Auftrag, gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Deutschland zu ermöglichen.“

ÖV-Atlas 2026

Der ÖV-Atlas von Agora Verkehrswende findet sich mit vielen interaktiven Karten und Grafiken**hier.** Vorherige Ausgaben des ÖV-Atlas veröffentlichte Agora Verkehrswende 2021 und 2023.

Weitere Veröffentlichungen zum Thema

Aktuelle Empfehlungen zur Stärkung des ÖPNV in Deutschland im Diskussionspapier „Kabinettstück Verkehrswende“.

Pressekontakt
Nikolas Linck, Manager Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
E-Mail: nikolas.linck@agora-verkehrswende.de
Telefon: +49(0) 151 724 171 73

Mehr zur Idee und zur möglichen Umsetzung einer Mobilitätsgarantie in der Analyse „Mobilitätsgarantie für Deutschland".

Mehr zu Potenzial und Hemmnissen von autonomen Bedarfs- und Linienverkehren im Diskussionspapier „Deutschland als Leitmarkt und Leitanbieter für autonomen öffentlichen Nahverkehr".

Mehr zu möglichen Finanzierungsinstrumenten für den ÖPNV in der Studie „Eckpunkte für die Finanzierung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems".

Pressekontakt
Nikolas Linck, Manager Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
E-Mail: nikolas.linck@agora-verkehrswende.de
Telefon: +49(0) 151 724 171 73