



#AgoraStadtgespräch 2026

”
Städte als Orte der Verkehrswende: Die nächste Dekade “
Werkstattgespräch: Finanzierung

Jörn Meier-Berberich - **dmo** digital
mobilities
consultants

Essen, Stiftung Mercator, 10.09.2026

Das aktuelle System der ÖPNV-Finanzierung kann die Bedarfe nicht decken

An vielen Orten wird über Leistungskürzungen zumindest diskutiert

Plus ÖPNV in Schleswig-Holstein

Kostendruck: Wird jetzt der Busverkehr in SH ausgedünnt?

Wirtschaft Mobilität

Dem ÖPNV in Sachsen geht die Luft aus: Kommunen und ihre Verkehrsunternehmen schreiben Offenen Brief an den Landtag

Von Ralf Julke
17. August 2024 0 1675



Öffentlicher Nahverkehr

Stockende Verkehrswende: Länder prüfen Kürzungen im ÖPNV

ÖPNV drohen Kürzungen – zu hohe Kosten für Personal und Fahrzeuge

Rheinland-Pfalz: Offene Finanzierungsfragen beim Busverkehr

Modernere Busse und Bahnen

Städte fordern Milliarden für den Nahverkehr

Stand: 26.09.2024 16:11 Uhr

Zu alt, zu marode und zu viele Emissionen - der Deutsche Städtetag will vom Bund mehr Geld für den Ausbau des Nahverkehrs. Bis zu 60 Milliarden Euro seien nötig. Auch beim Deutschlandticket müsse die Regierung nachbessern.

In mehreren Bundesländern drohen Kürzungen im ÖPNV

Aber nicht nur in Schleswig-Holstein drohen Kürzungen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) teilte gegenüber der *Deutschen Presse-Agentur* mit: „[Niedersachsen](#) hat eine Prüfung angekündigt und nach unserem Kenntnisstand drohen Abbestellungen auch in Baden-Württemberg und [Nordrhein-Westfalen](#)“. Diese Planungen beziehen sich auf das kommende Jahr, also den Fahrplanwechsel im Dezember 2025.

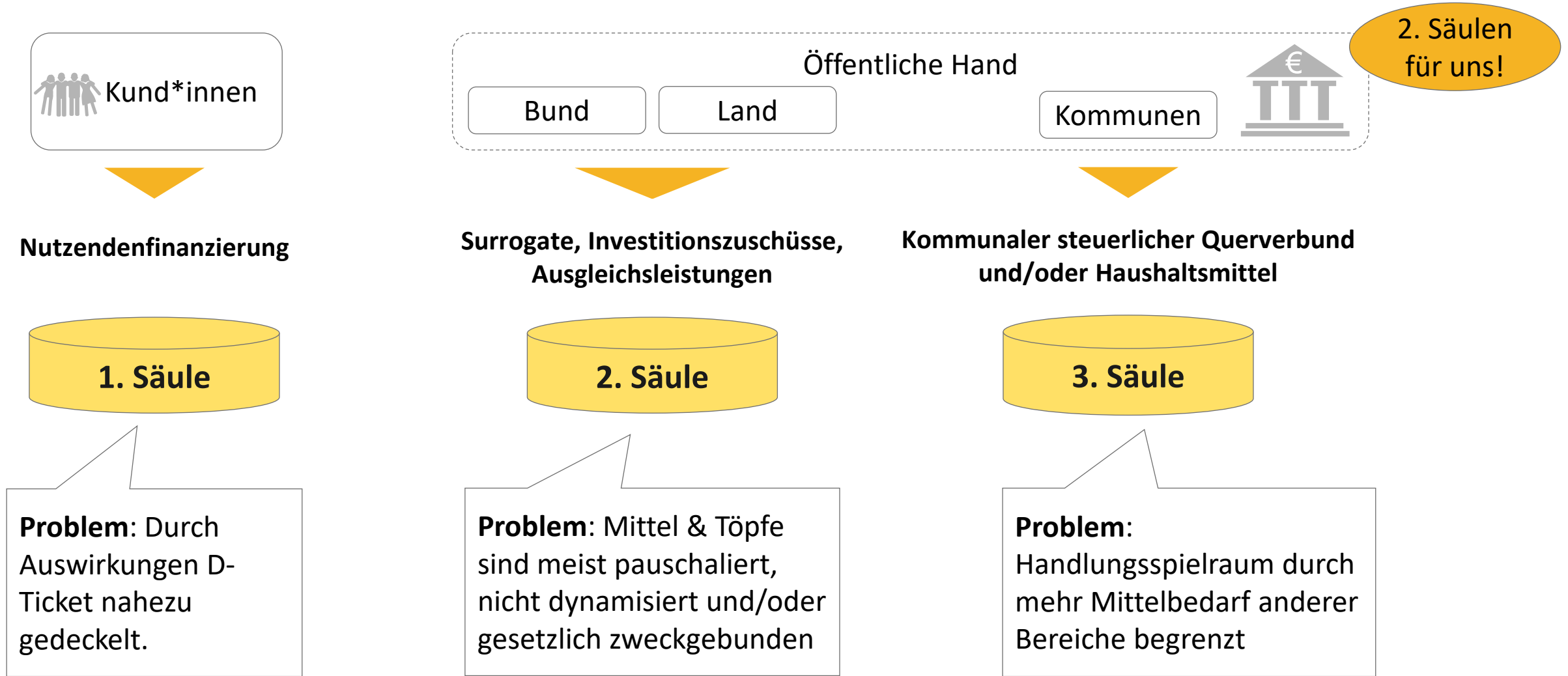
Land legt Zahlen vor

ÖPNV-Offensive BaWü: Mehr Busse, Bahnen – doch reicht das Geld für die Zukunft?

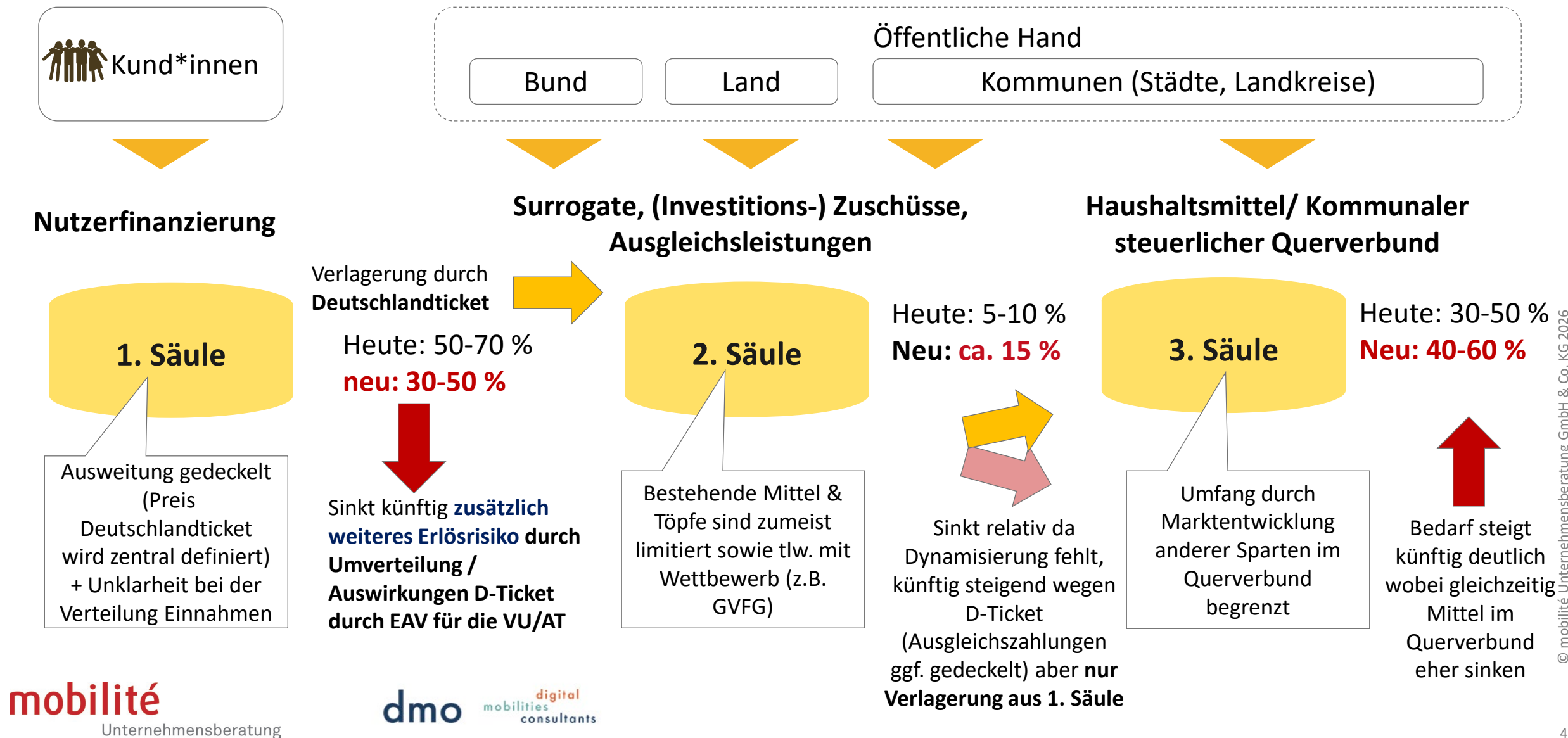
— POLITIK

Bayerns Landräte kritisieren Finanzierung des ÖPNV

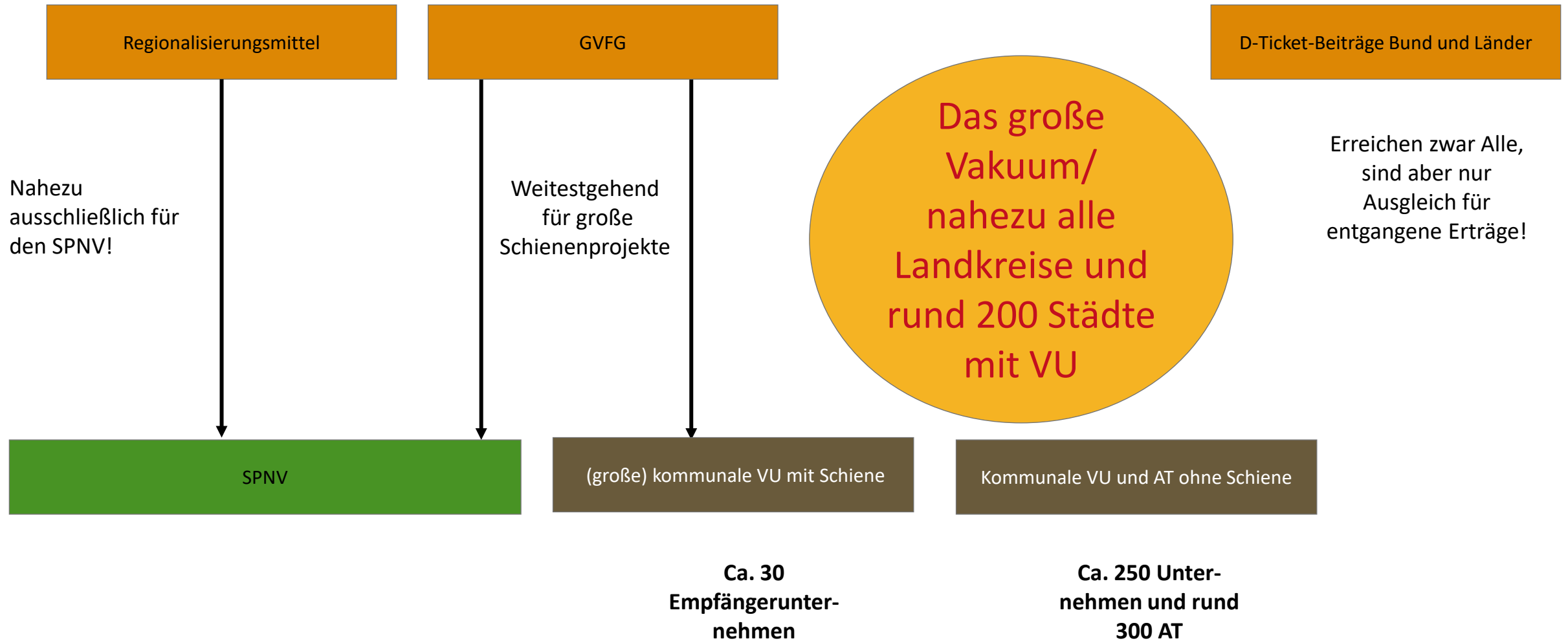
Bisher wird der ÖPNV von drei Säulen getragen, wenn man die kommunale Finanzierung als eigene Säule betrachtet



Die 1. Säule wurde durch das D-Ticket deutlich reduziert.
 Die 2. Säule wächst zwar aber nur zum Ausgleich der Verluste aus der 1. Säule.
 Da die Kosten rasant steigen tragen dies nahezu allein die Kommunen/ 3. Säule

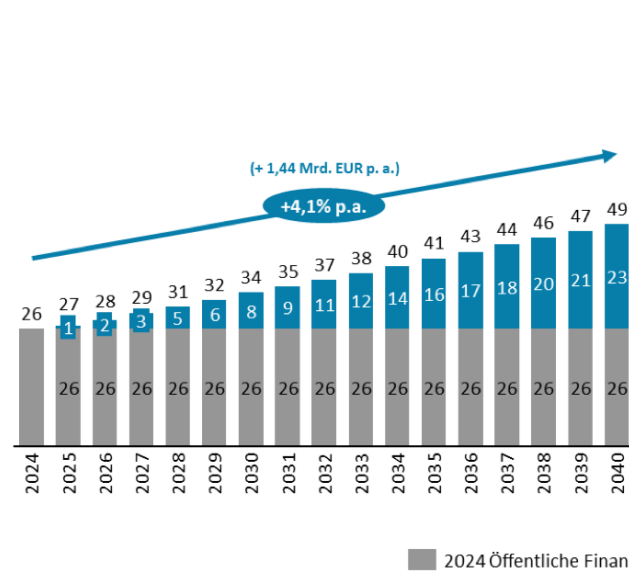


Vorab: Die derzeit viel diskutierten Finanzierungsmittel kommen bei der Vielzahl von Gebietskörperschaften gar nicht zum Tragen

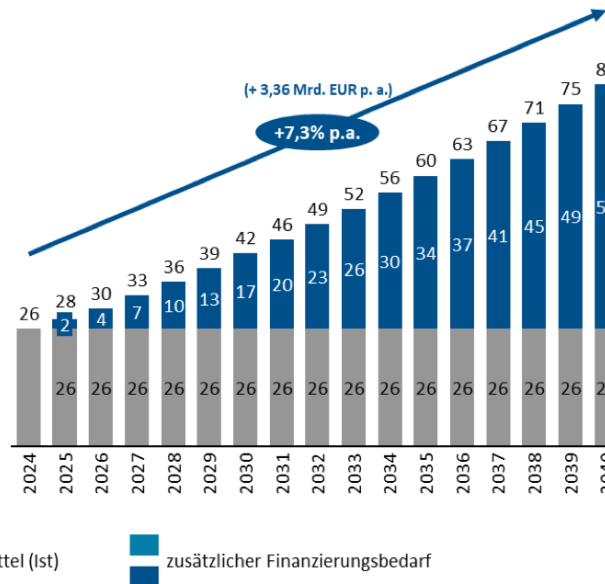


Das Leistungskostengutachten des VDV zeigt den Bedarf. Im besten/realistischen Fall jedes Jahr knapp 1,5 Mrd. € zusätzlich für den Bestandserhalt

Modernisierung 2040



Deutschlandangebot 2040



Hinweis: Will man das mit Kürzungen (Annahme nur im Busbereich) kompensieren müssten jedes Jahr deutschlandweit rund **300 Mio. km** gekürzt werden¹

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

¹ Unter der unrealistischen Annahme, dass jeder gekürzte Kilometer zur Einsparung der Durchschnittskosten führt; real dürfte die Einsparung deutlich darunter liegen

Zur Erinnerung: Das tragen nach dem jetzigen System die Kommunen quasi allein.

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



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)

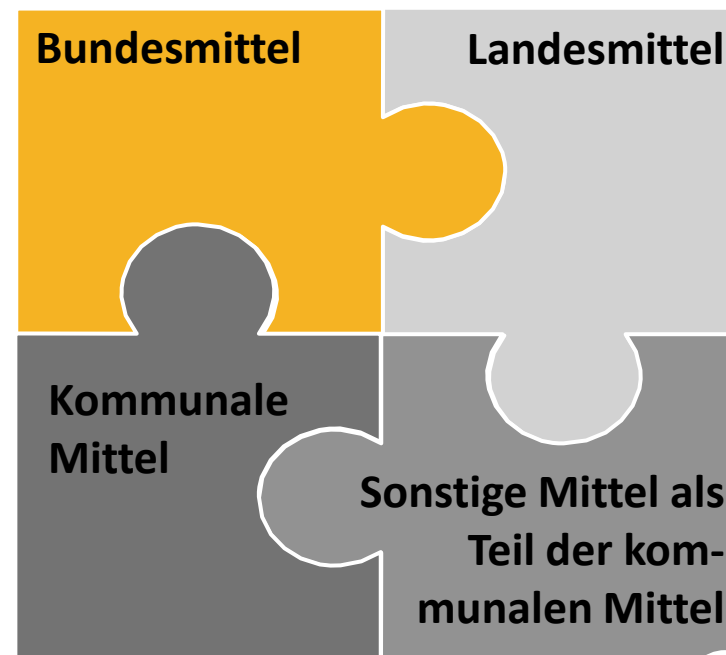
Mittelbereitstellung Land

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

Eigenmittel/-anteil Kommunen/ Kreise

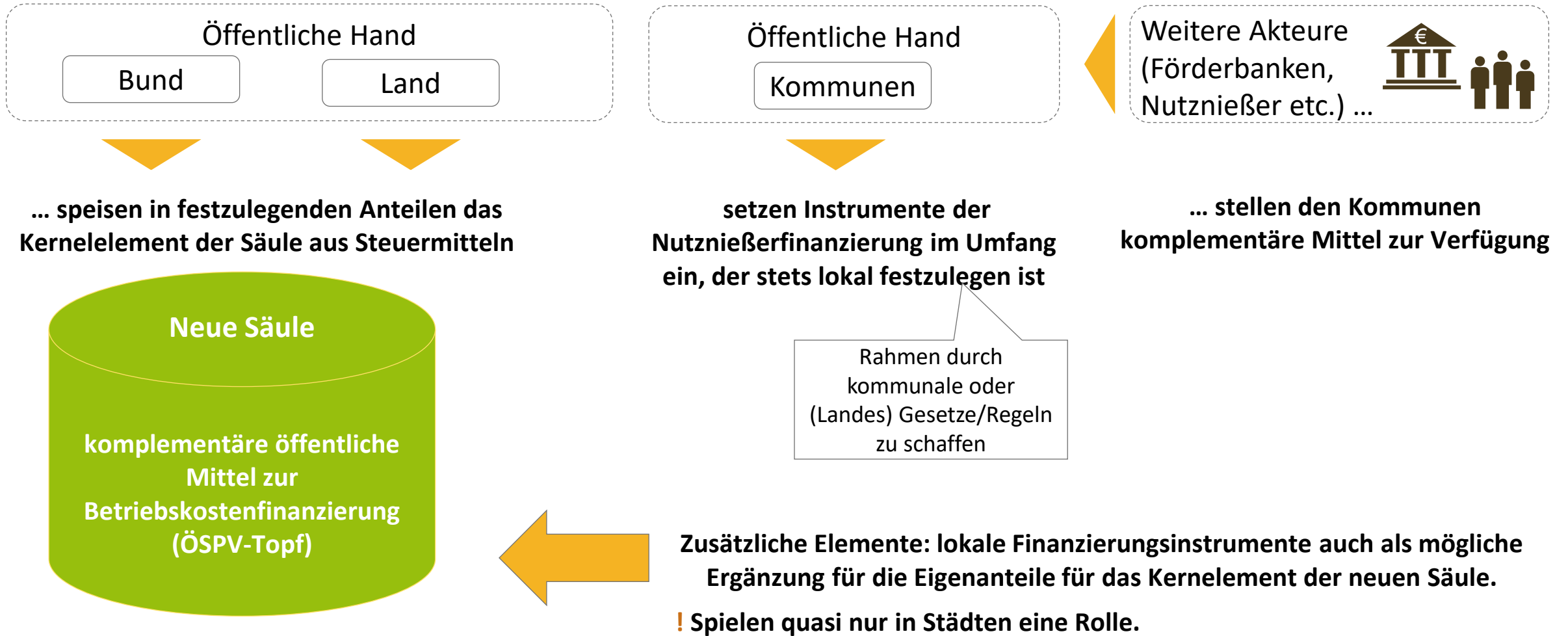
- Zusätzlich zu bestehenden Zuschüssen etc.
- Haushaltsmittel für Angebotsausbau, Betrieb etc.

Konstitution einer 4. Säule



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

Die neue Säule kann sich auf kommunaler Ebene unterschiedlich füllen. Bund- und Länderfinanzierung werden steuerfinanziert



Aus dem Kreis der kommunalen Aufgabenträger ist z.B. in NRW eine Initiative zur Weiterentwicklung der Finanzierung des ÖSPV entstanden

Zielsetzung:

- Die Ausgangssituation ganzheitlich analysieren und darstellen
- Konkrete und spezifische Lösungsvorschläge für ein neues Finanzierungssystem ausarbeiten und zur Diskussion vorlegen
- Die entwickelten Ansätze in den politischen Diskurs auf Landes- und Bundesebene einbringen

Neue Ansätze zur ÖSPV-Finanzierung: Detailforderungen an die Politik & Zusammenfassung der Projektergebnisse

Langfassung Positionspapier

Eine Initiative von:



Stadt Köln

STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.

STADT
ESSEN

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit



STADT WUPPERTAL

BI

Begleitet durch:



Rheinbahn



WSW.

RUHR
BAHN

moBiel



Mitwirkung durch: Frau Claudia Vago, Verkehrsreferentin, Städtetag NRW

Kernforderung 1: Der Erhalt und Ausbau des ÖPNVs und dessen auskömmliche Finanzierung muss aufgrund der überragenden gesellschaftlichen Bedeutung eine klare Priorität erhalten!

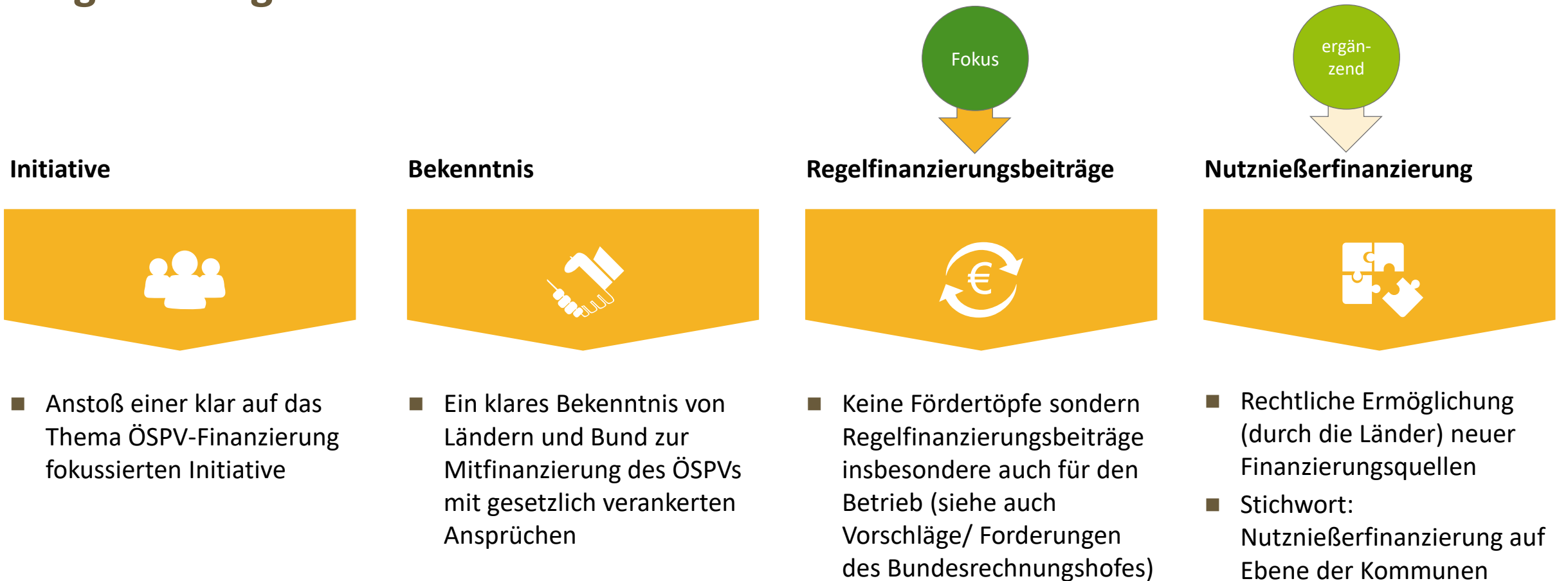
Kernforderung 2: Das aktuelle System der ÖSPV-Finanzierung ist nicht mehr tragfähig und braucht eine grundlegende Neuausrichtung!

Kernforderung 3: Ein „Weiter so“ ist keine Option. Eine grundlegende Reform muss in den Ländern und im Bund sofort auf den Weg gebracht werden.

Kernforderung 4: Es bedarf zwingend einer weiteren (4.) Finanzierungssäule.

Kernforderung 5: Ein klares Bekenntnis von Bund und Ländern zu einer auskömmlichen Mitfinanzierung des ÖSPVs mit gesetzlich verankerten (dynamisierten) Ansprüchen.

Grundidee einer Finanzierungsinitiative getragen durch die kommunalen Aufgabenträger: Was wollen wir erreichen?



Hinweis: Kann durchaus einen Beitrag liefern, ist aber weit entfernt von einer substantiellen Lösung, weil der Höhe nach nicht ausreichend und außerhalb der Großstädte kaum anwendbar.

Nochmal Klartext zum Ende

1. Die derzeit **laufenden Finanzierungsdiskussionen** lösen das Problem im ÖSPV nicht
2. Wir sollten (endlich) aufhören zu suggerieren, dass das Thema durch irgendwelche **Wunderinstrumente** lösbar wäre
3. Alles (und natürlich gibt es da Ansätze), was wirklich etwa bringen würde (allerdings eigentlich nur in Ballungsräumen), **ist derzeit politisch nicht mehrheitsfähig**
4. Es geht daher **nur über die Landes- und Bundeshaushalte**. Dabei haben **einige Länder erheblichen Nachholbedarf**
5. Wenn es nicht gelingt für diesen Ansatz politische Mehrheiten zu schaffen werden wir erhebliche, weitere Abbestellungen im ÖSPV erleben
6. Nur eine politische Initiative, die parteipolitisch breit getragen wird (CDU, SPD, Grüne, Linke, ?), kann hier zum Erfolg beitragen

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit! Ich freue mich auf die Diskussion.

In Zusammenarbeit mit:



Jörn Meier-Berberich
Managing Director

meier-berberich@digitalmobilities.com

dmo
digital mobilities consultants
www.digitalmobilities.com



Dr. Hendrik Koch
Managing Director

hendrik.koch@mobilitate.de

mobilité
**Unternehmensberatung GmbH &
Co. KG**
www.mobilitate.de