

ÖPNV im Ländlichen Raum:

Herausforderung der Daseinsvorsorge in Zeiten knapper öffentlicher Finanzen

Workshop: Herausforderung des ÖPNV im ländlichen Raum
des Landratsamts Ansbach, am 16. Juli 2025 in Ansbach

Prof. Dr. Andreas Kagermeier (VCD Landesverband Bayern)

Über den Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V.

- „Ökologischer“ Verkehrsclub VCD gemeinnütziger Umweltverband
- Einsatz für umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität
- Der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Wünschen für ein mobiles Leben steht im Mittelpunkt
- Seit 1986 Einsatz für gerechtes und zukunftsfähiges Miteinander zwischen allen Menschen auf der Straße – egal, ob sie zu Fuß, auf dem Rad, mit Bus und Bahn oder dem Auto unterwegs sind
- Bundesweit rund 55.000 Mitglieder, davon 8.000 in Bayern
- Vor Ort in Ansbach: Teil des RV Nürnberg, KG in Vorbereitung



Mobilität für Menschen





Zur Person

- * in Cham / Opf.
- Studium Geographie mit Schwerpunkt Stadtentwicklung in Erlangen
- Zivilgesellschaftliches Engagement bei BUND Bayern, ADFC und VCD
- Berufliche Tätigkeit an verschiedenen Universitäten (Passau, München, Bayreuth, Paderborn, Trier)
- Berufliche Schwerpunkte u. a. auch im Bereich Radverkehr und ÖPNV
- Seit 2023 im zivilgesellschaftlichen Un-Ruhestand (in Freising)



Herausforderungen für die ÖPNV-Gestaltung

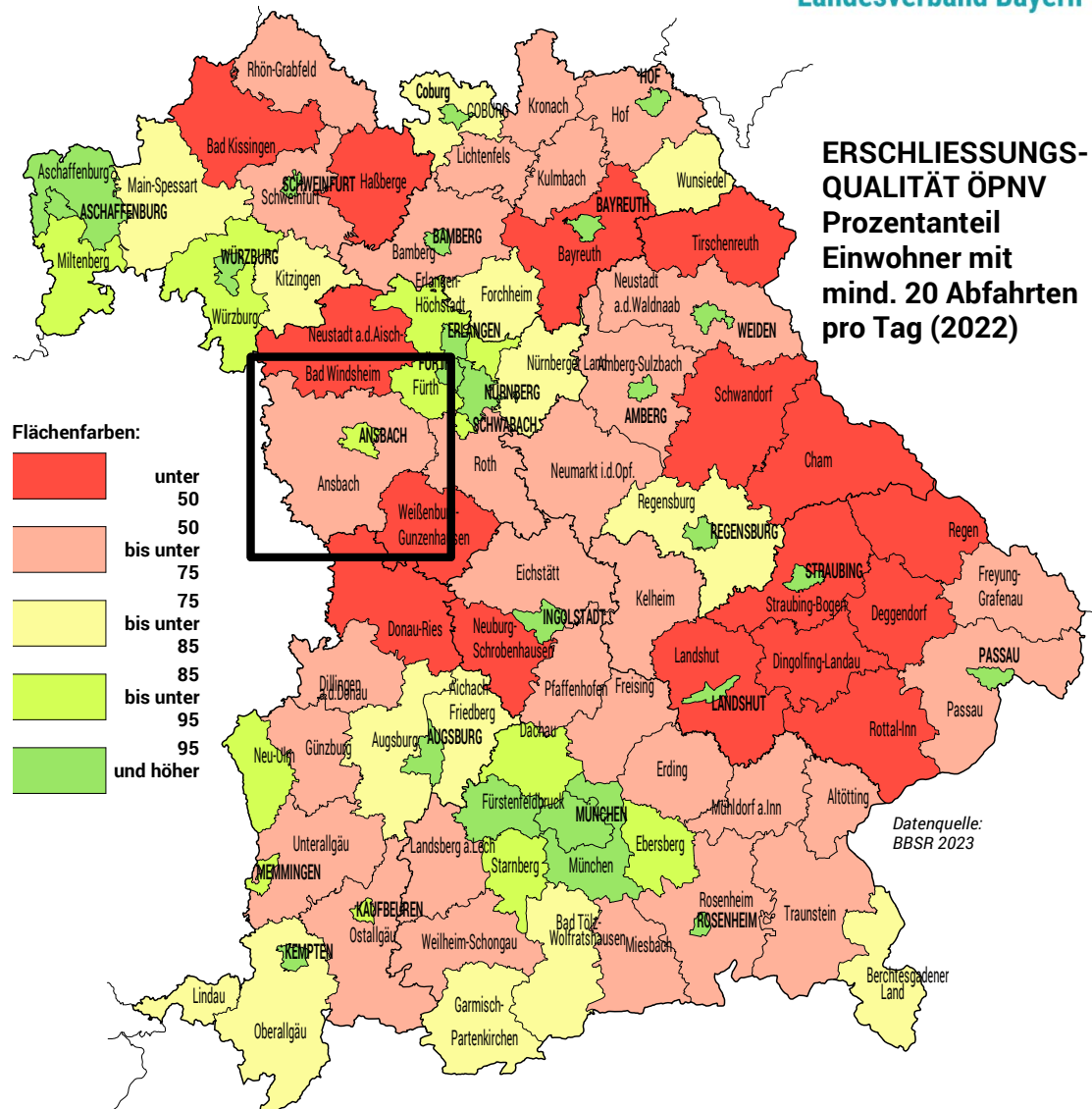
- ÖPNV ist freiwillige Aufgabe
- Überproportional steigende Kosten (Personal, Investitionen)
- Angespannte Budgetsituation der Aufgabenträger
- Veränderte Erlössituation durch Deutschlandticket



Aufgaben der ÖPNV-Gestaltung

- Sicherstellung Schülerverkehr
(ehem. §45a PBefG / Art. 24/27 BayÖPNVG)
- Sozialer Aspekt der Daseinsvorsorge
(Teilhabe ermöglichen, soziale Exklusion vermeiden)
- Mobilitätsoptionen bieten
(gleichwertige Lebensbedingungen, Lebensqualität)

ANGEBOT

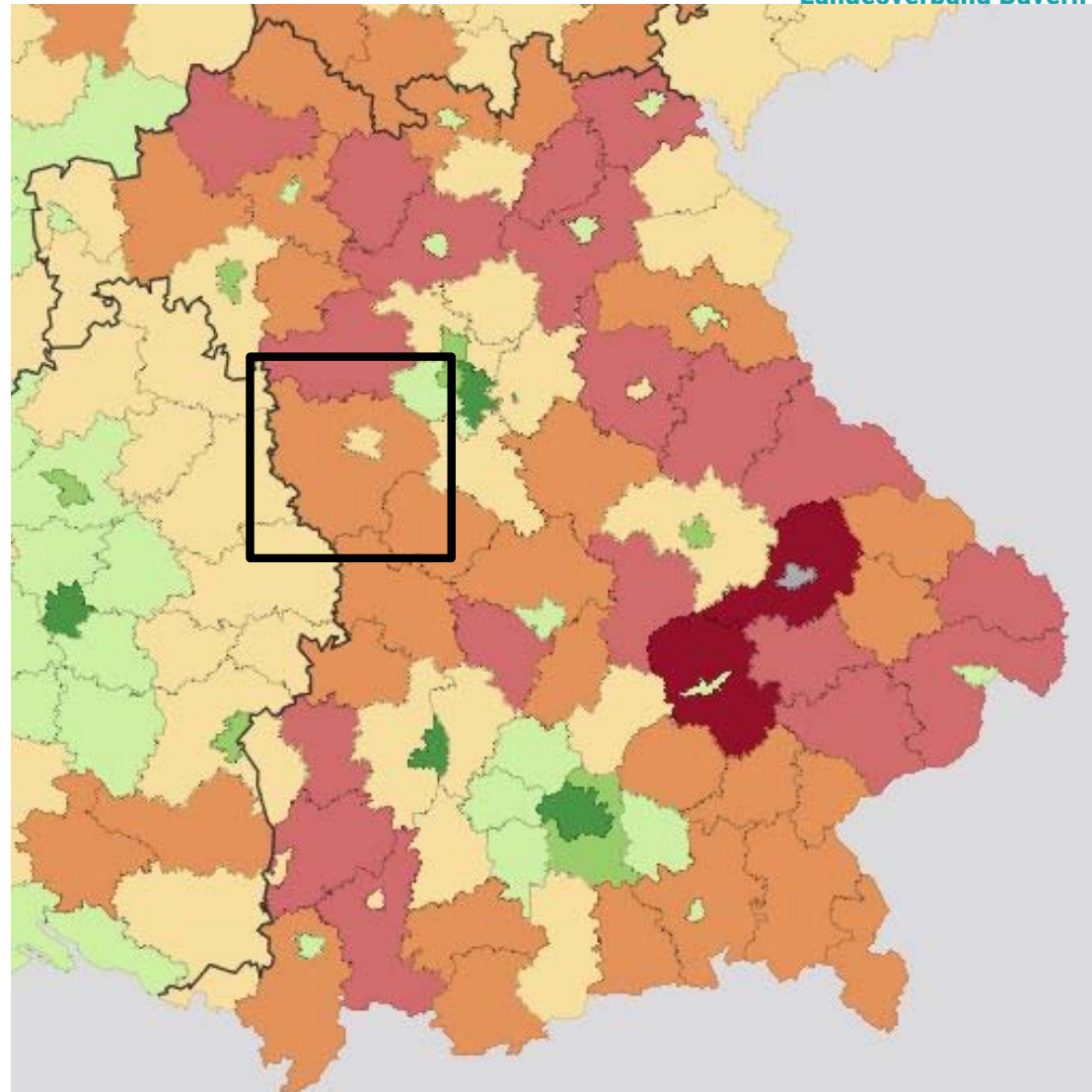


Daten: BBSR 2022 (<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/oev-anbindung-regionen.html>)

ANGEBOT

ÖPNV-Gütekategorie*

-  Daten unvollständig
-  Güteklasse A
-  Güteklasse B
-  Güteklasse C
-  Güteklasse D
-  Güteklasse E
-  Güteklasse F
-  keine Güte

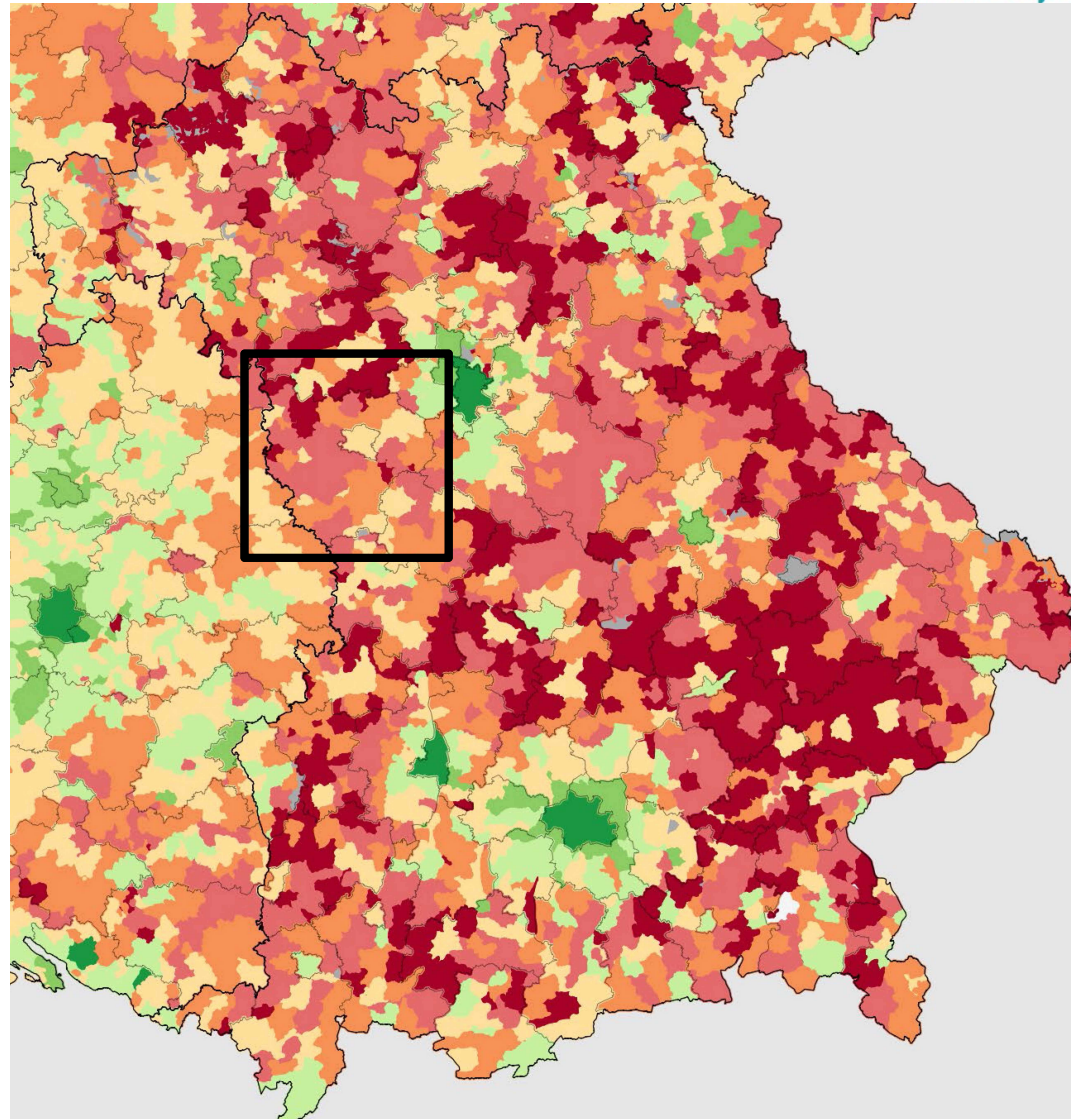


Quelle: GREENPEACE 2025 (<https://maps.greenpeace.org/maps/gpde/oePNV-qualitaet/>)

ANGEBOT

ÖPNV-Gütekategorie*

-  Daten unvollständig
-  Güteklasse A
-  Güteklasse B
-  Güteklasse C
-  Güteklasse D
-  Güteklasse E
-  Güteklasse F
-  keine Güte

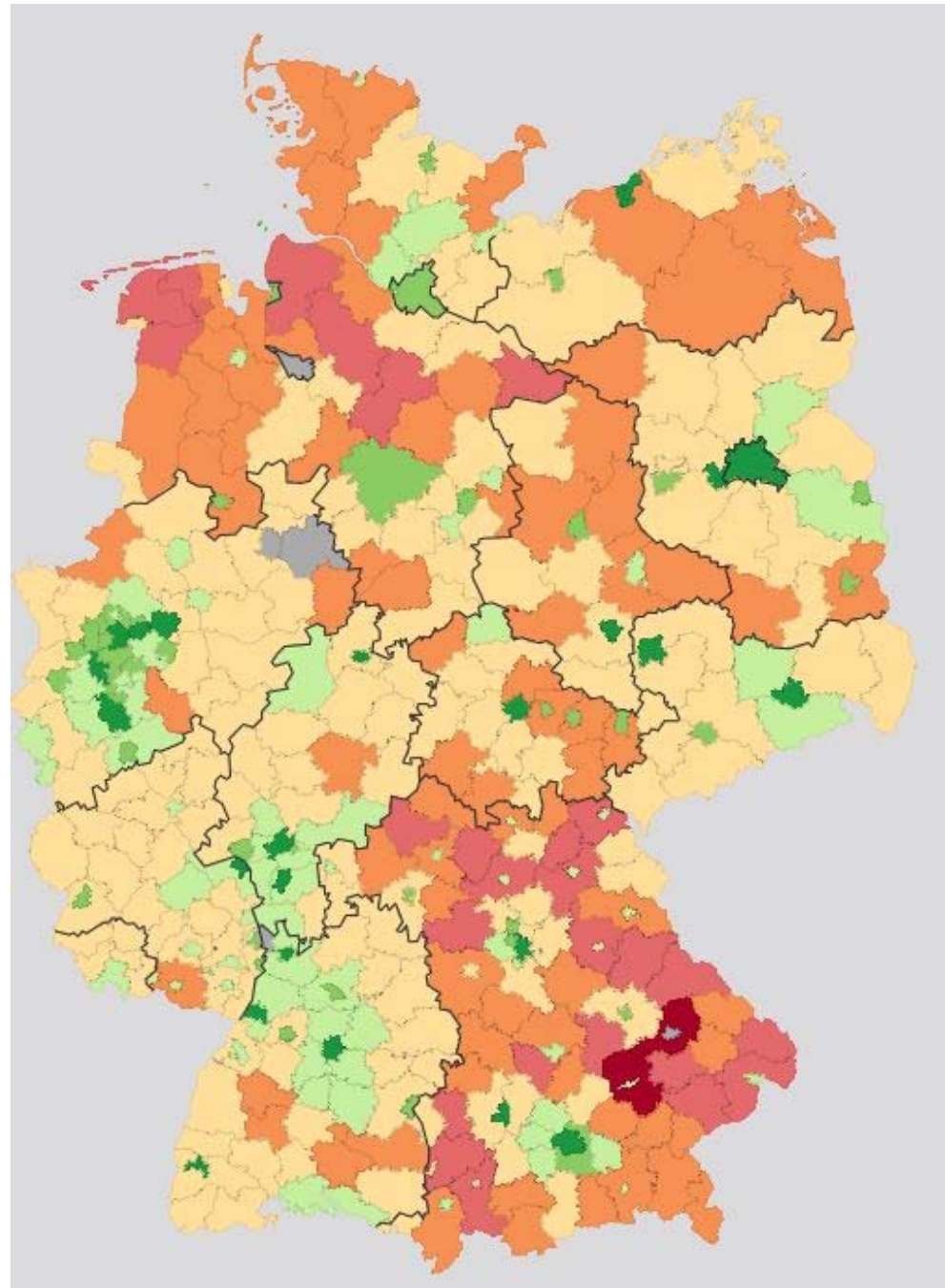


Quelle: GREENPEACE 2025 (<https://www.greenpeace.de/publikationen/abgehaengt-oepnv-qualitaet-in-deutschland/>)

ANGEBOT

ÖPNV-Gütekategorie*

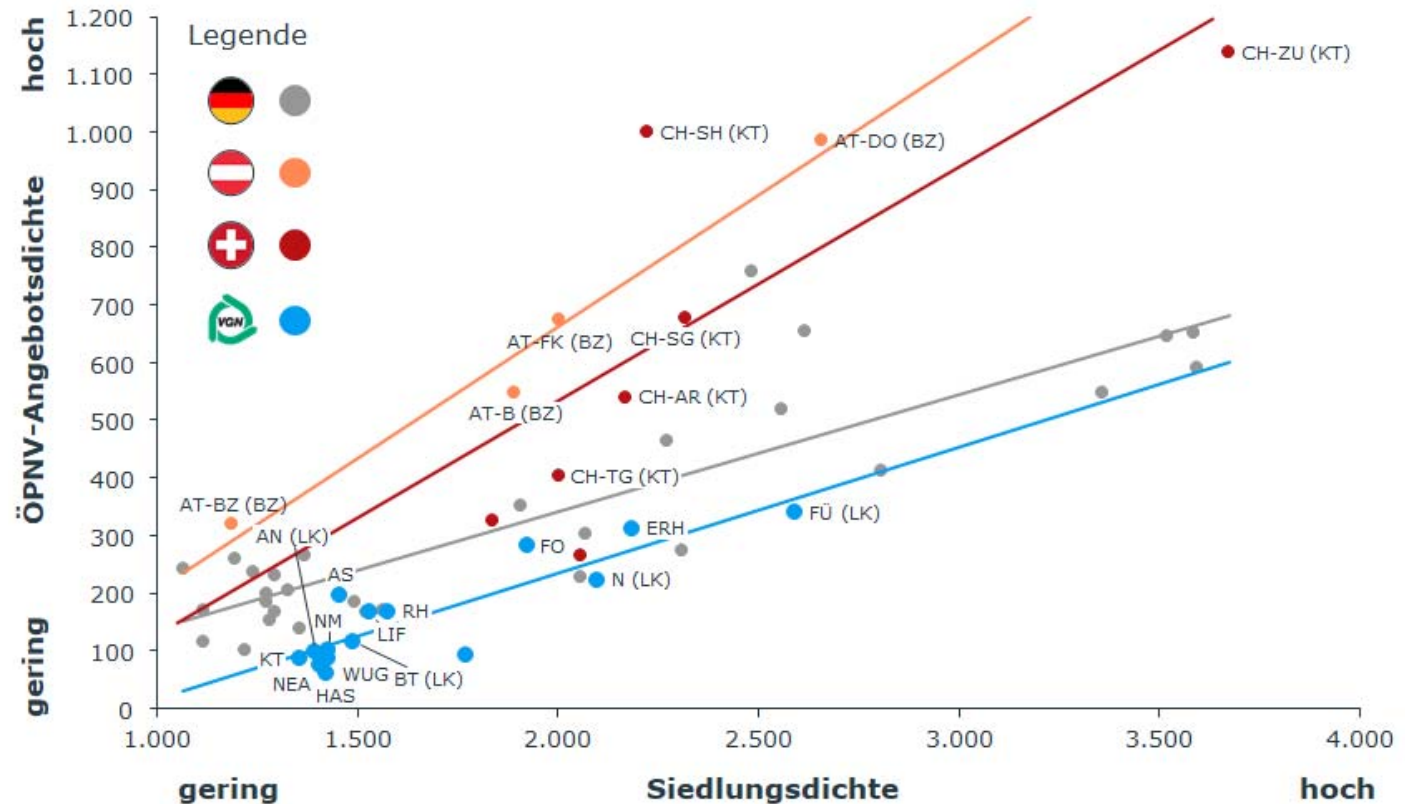
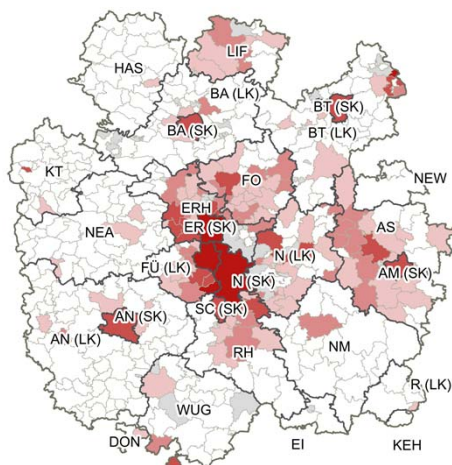
- Daten unvollständig
- Gütekategorie A
- Gütekategorie B
- Gütekategorie C
- Gütekategorie D
- Gütekategorie E
- Gütekategorie F
- keine Güte



Quelle: GREENPEACE 2025 (<https://maps.greenpeace.org/maps/gpde/oePNV-qualitaet/>)

ANGEBOT (VGN-Gebiet)

ÖPNV-Angebotsdichte in Landkreisen 2022
[Haltestellenabfahrten pro km² SuV werktags]

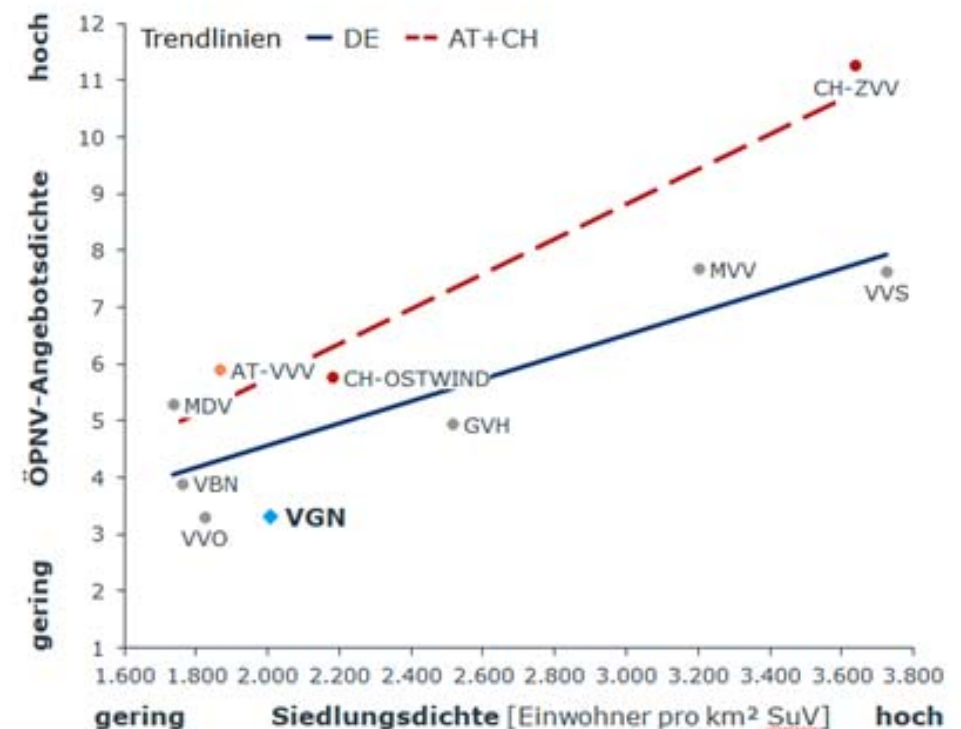
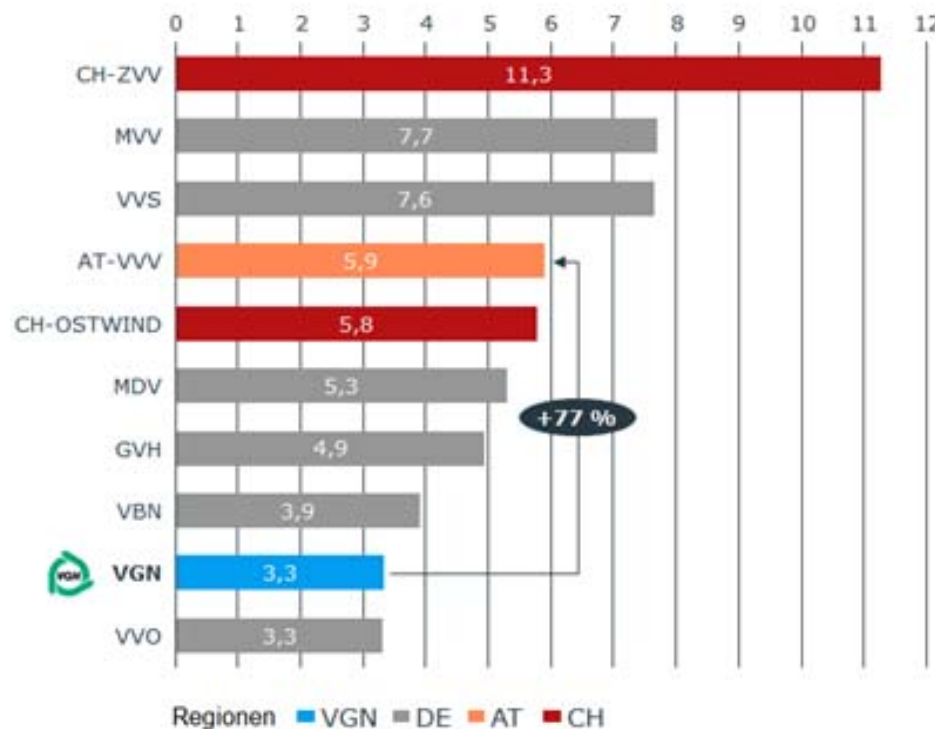


Quelle: Weigle / rambol-civity (2025) ÖPNV-Angebotsqualität

https://vcdbayern.de/images/Projekte/OEPNV-Fachtagungen/1_2025-Finanzierung/Folien/2a_2025-05-27_Weigle_STWL_Vortrag_VCD_Nurnberg.pdf

ANGEBOT (VGN-Gebiet)

ÖPNV-Angebotsdichte in Landkreisen 2022
[Haltestellenabfahrten pro ha SuV werktags]

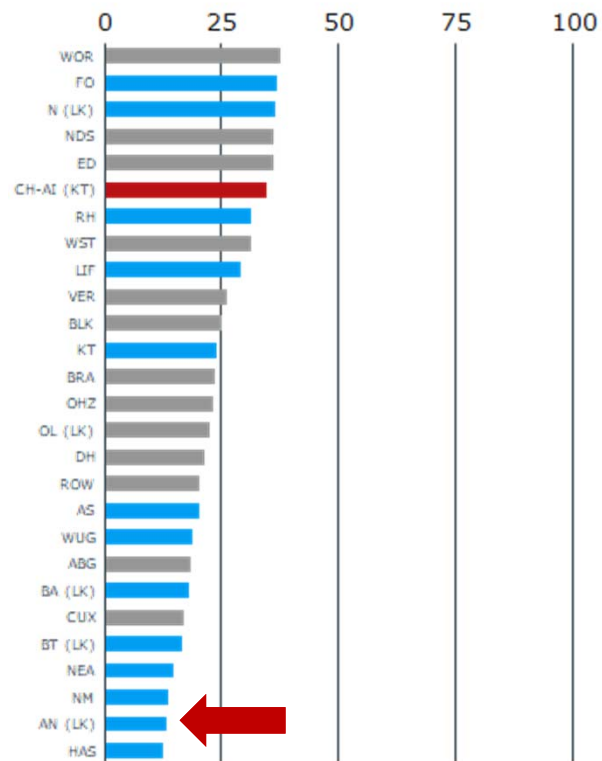


Quelle: Weigele / rambol-civity (2025) ÖPNV-Angebotsqualität

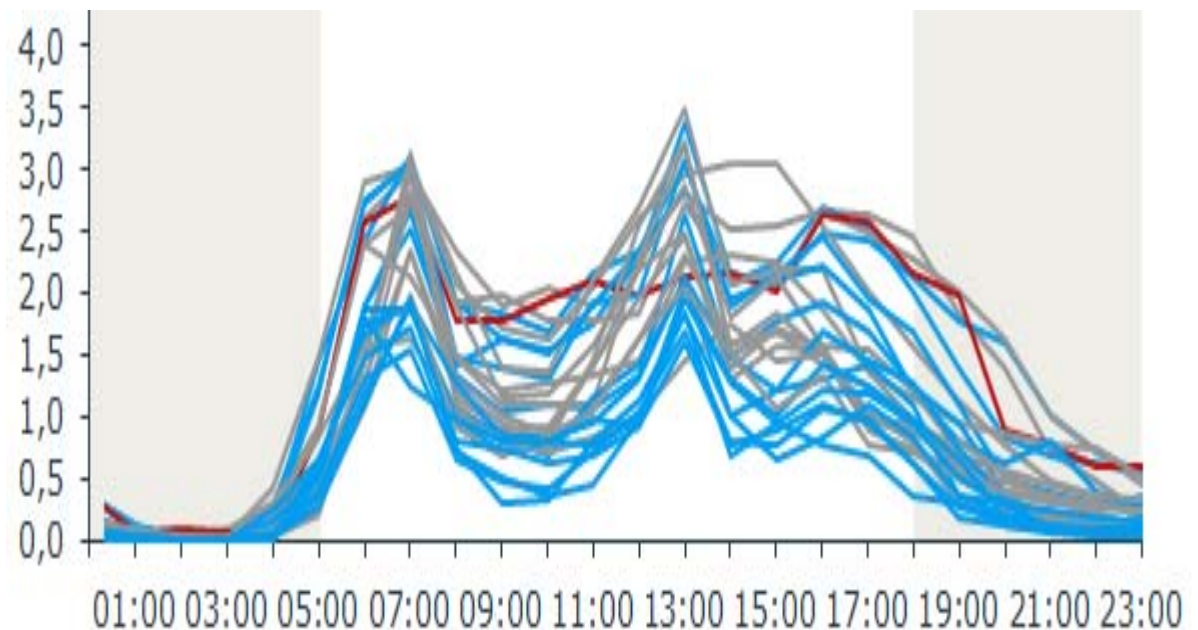
https://vcdbayern.de/images/Projekte/OEPNV-Fachtagungen/1_2025-Finanzierung/Folien/2a_2025-05-27_Weigele_STWI_Vortrag_VCD_Nurnberg.pdf

ANGEBOT (VGN-Gebiet)

ÖPNV-Fahrplandichte 2022
[Abfahrten pro Haltestelle werktags]



TAGESVERLAUF
[Abfahrten pro Haltestelle werktags]



Regionen ■ VGN ■ DE ■ AT ■ CH

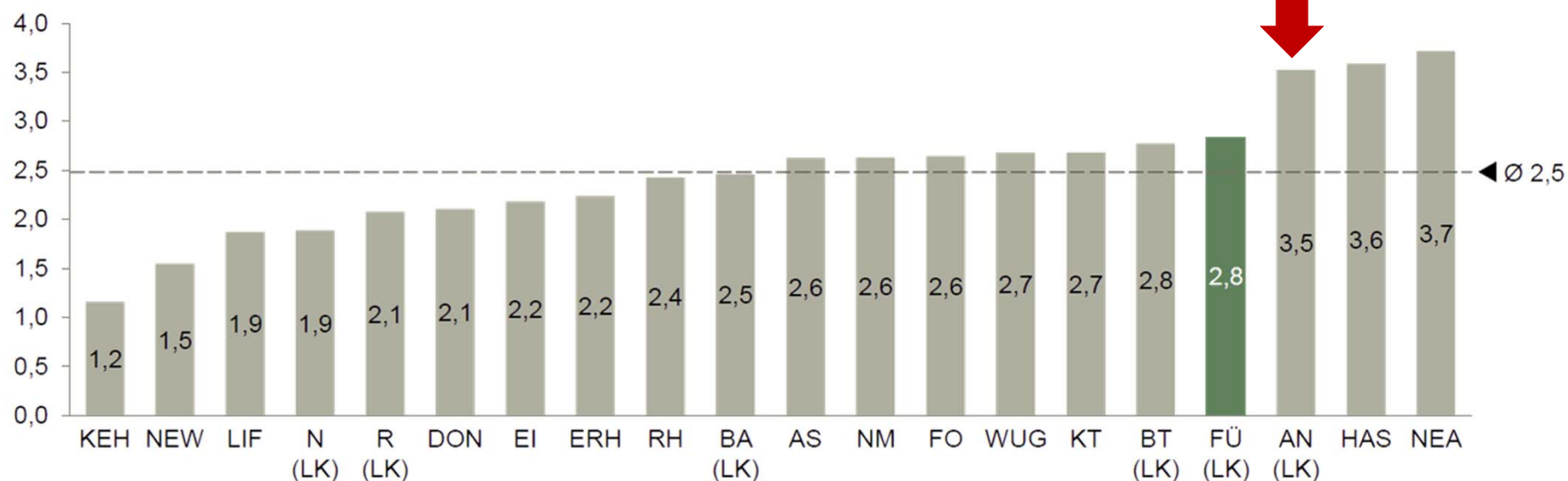
Quelle: Weigele / rambol-civity (2025) ÖPNV-Angebotsqualität

https://vcdbayern.de/images/Projekte/OEPNV-Fachtagungen/1_2025-Finanzierung/Folien/2a_2025-05-27_Weigele_STWI_Vortrag_VCD_Nurnberg.pdf

Reisezeit (VGN-Gebiet)

Reisezeitverhältnis routingbasiert*

[Quotient der Reisezeit ÖPNV³ / Pkw²]



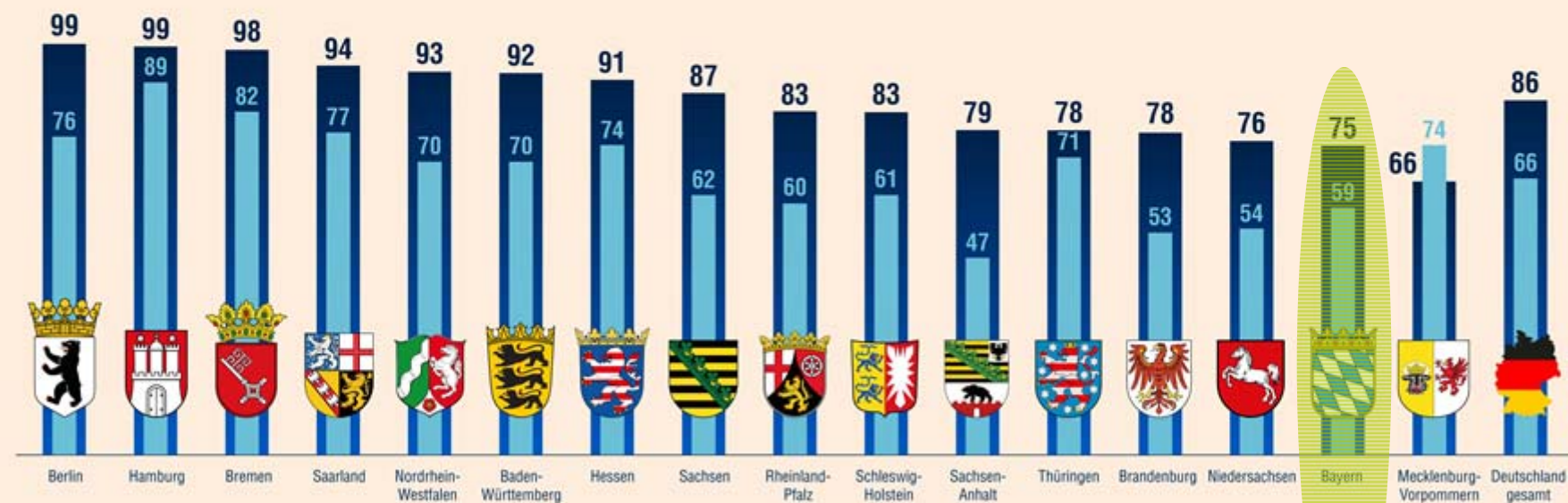
Quelle: Weigele / civity (2023): ÖPNV-Angebotsanalyse VGN. S. 17
<https://www.vgn.de/planungsprojekte/vgn-strategie-2030>

ÖPNV-Anbindung: Statistik vs. Gefühl



BBSR-Statistik: Prozentualer Anteil der Bevölkerung im Jahr 2022 mit einer fußläufigen Erreichbarkeit einer Bus- oder Bahn-Haltestelle mit **mindestens 28 Abfahrten am Tag**

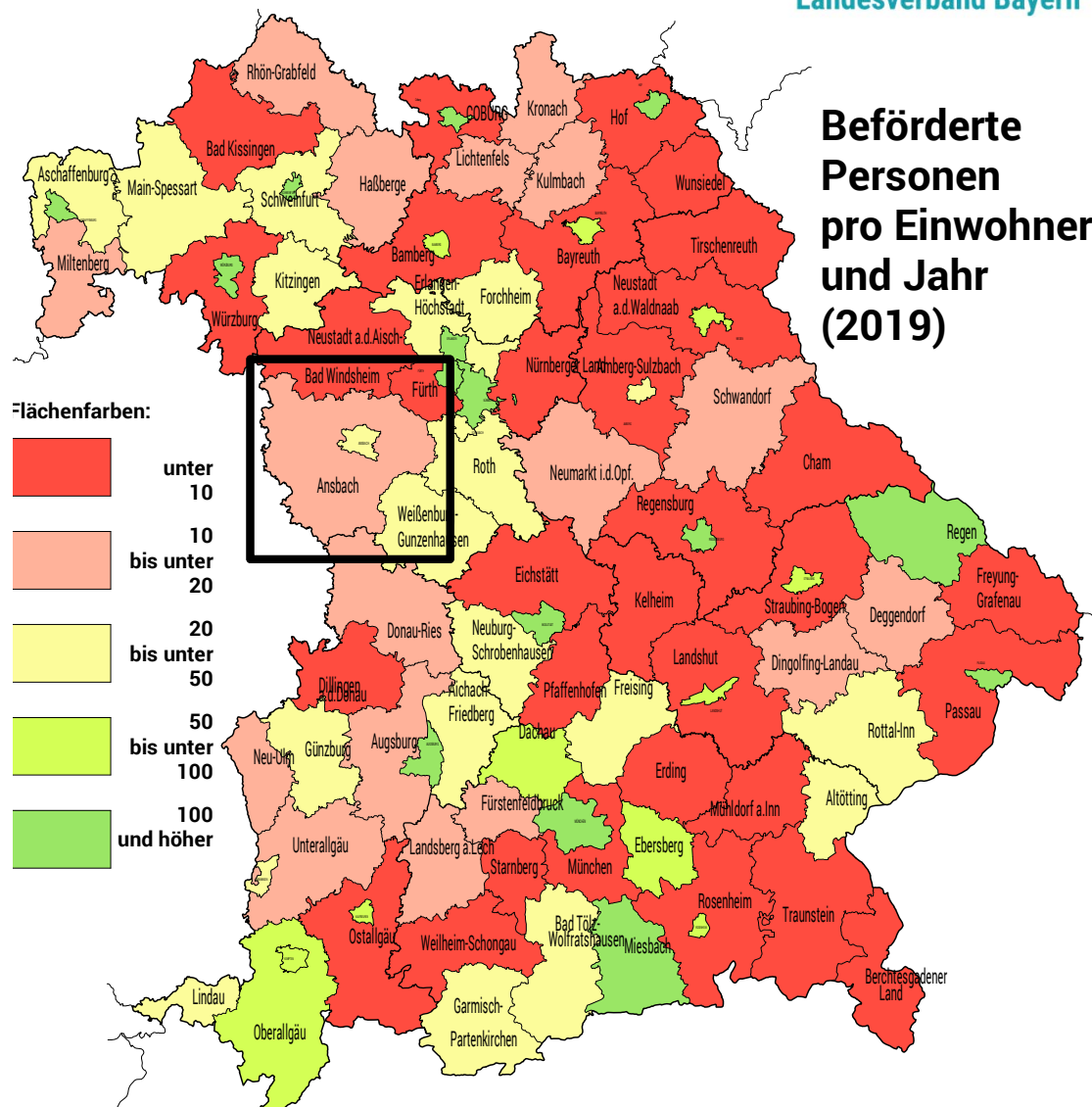
Repräsentative Umfrage: Prozentualer Anteil der Bevölkerung im Jahr 2024, der mit der **Anzahl der Abfahrten** an der nächstgelegenen Bus- oder Bahnhaltestelle **zufrieden** war



Quelle: Allianz pro Schiene | 11/2024 | auf Basis von Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) 2023 & repräsentative Umfrage „Mobilitätsbarometer 2024“ der Allianz pro Schiene
Lizenz:  Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

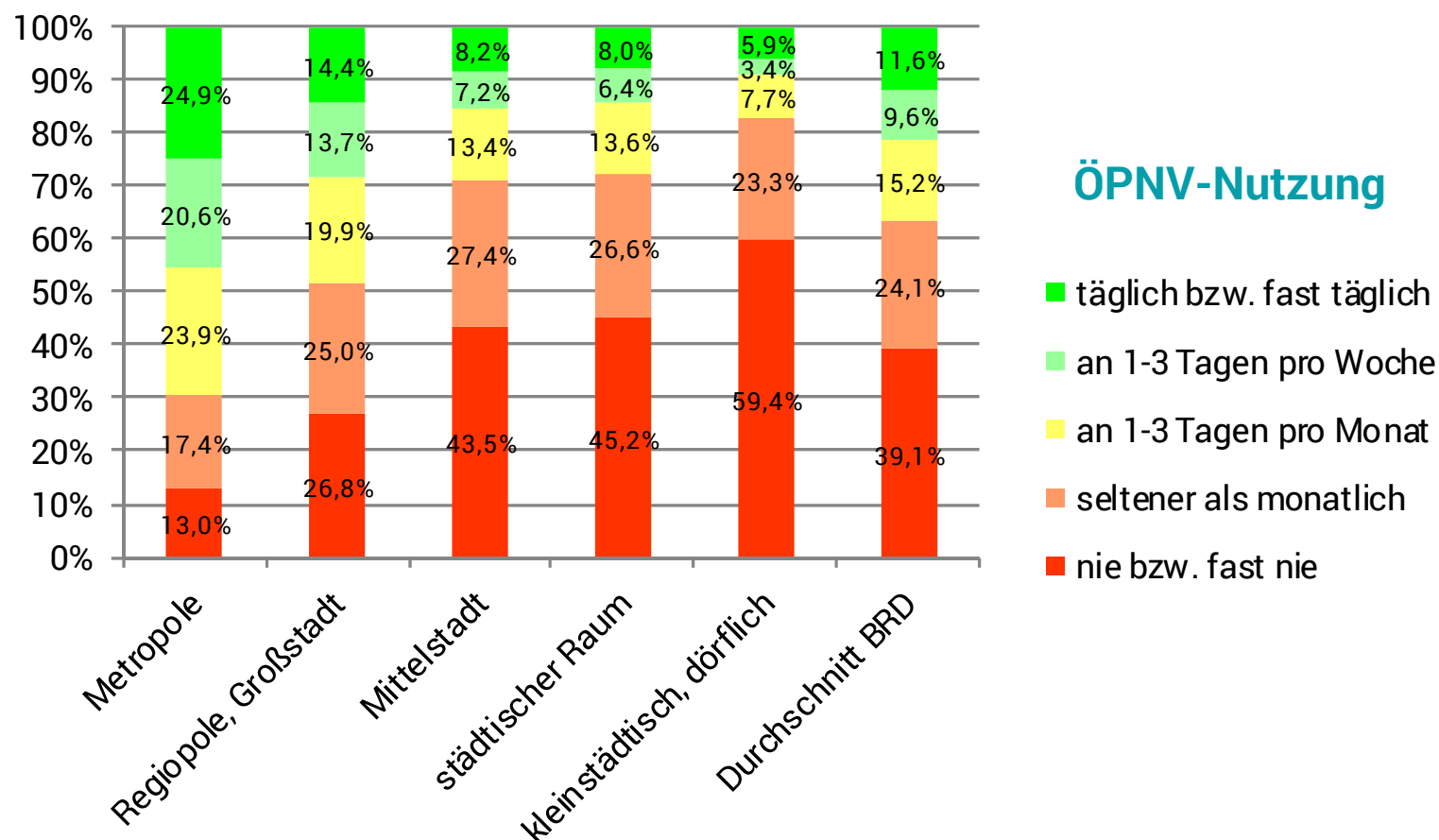
Landkreise: 19

Landkreis: 13



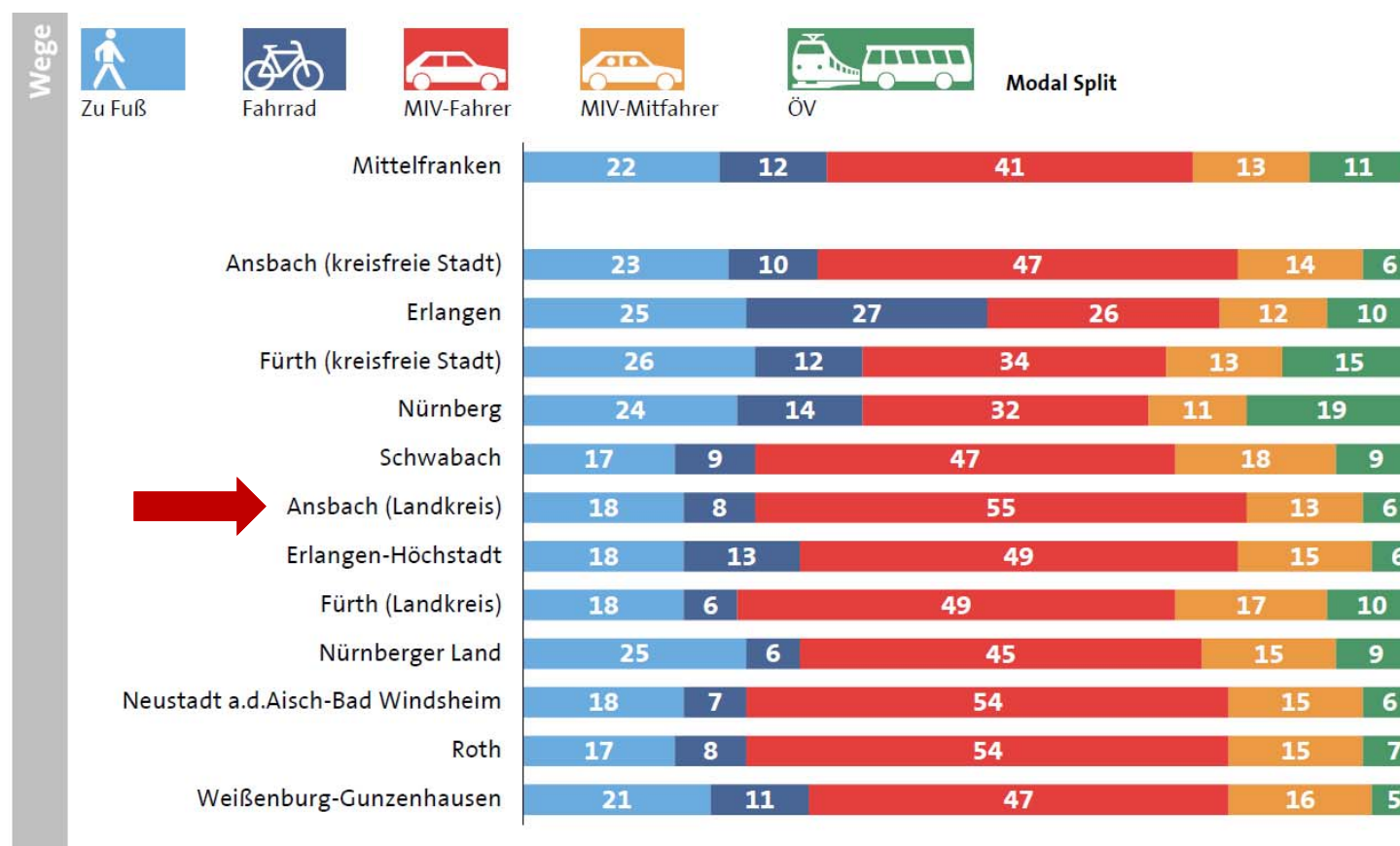
Daten: Bayerisches Statistisches Landesamt 2020

ÖPNV als Option Ländlichen Raum wenig präsent



Quelle: eigene Auswertung: Mobilität in Deutschland – MiD 2017

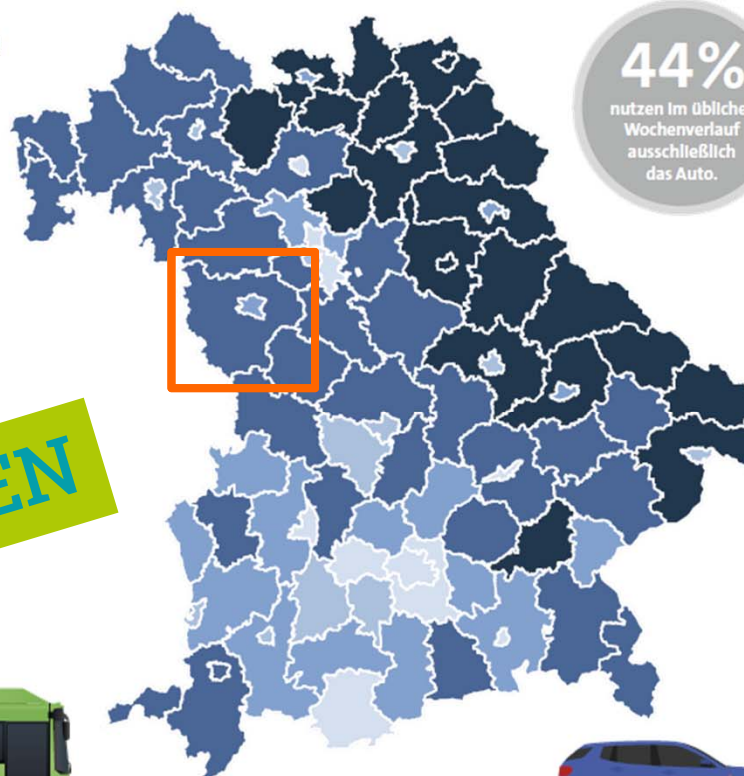
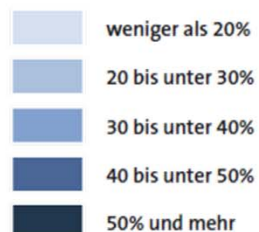
Landkreis Ansbach überproportional MIV-affin



Quelle: Mobilität in Deutschland. Regionalbericht Freistaat Bayern 2019, , S. 46
https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/42_mid2017_regionalbericht_bayern.pdf

Wöchentlich genutzte Verkehrsmittel

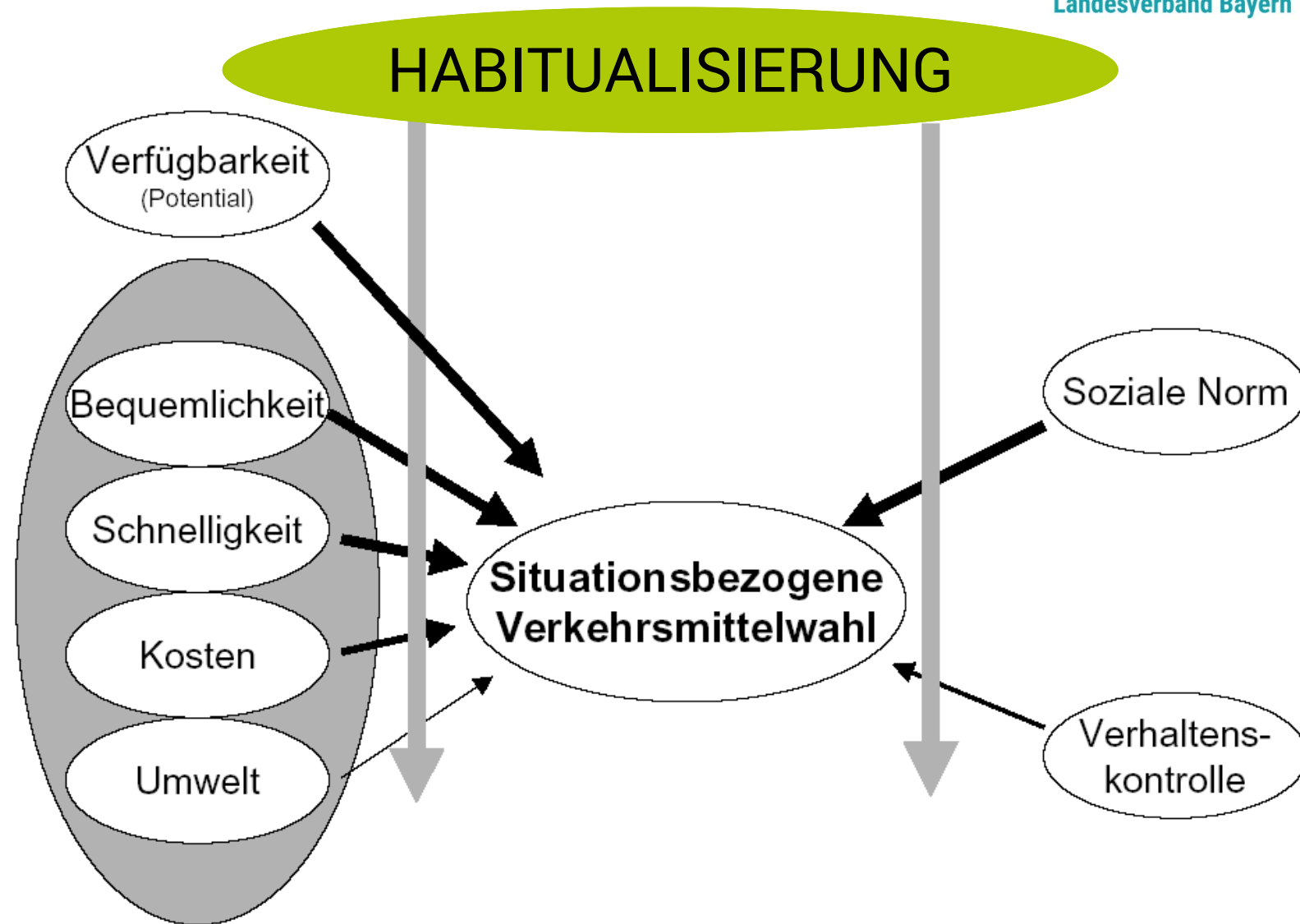
Anteil Personen ab 14 Jahren,
die im Laufe einer üblichen Woche
ausschließlich Auto fahren



Rolle von ROUTINEN



Quelle: Mobilität in Deutschland. Regionalbericht Freistaat Bayern 2019, , S. 56
https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/42_mid2017_regionalbericht_bayern.pdf



Quelle: bcs Car Sharing in der Fläche, 2001

ÖPNV-Qualitätsindikatoren aus Nutzersicht

Um neue Fahrgäste zu akquirieren und bestehende Fahrgäste zu halten, müssen die wichtigsten Leistungsmerkmale des ÖPNV erfüllt und vor allem kommuniziert werden:

- *Regelmäßige Bedienung*
- *Möglichst kurze Reisezeiten*
- *Anschluss- und Übergangssicherheit*
- *Pünktlichkeit*
- *Sicherheit*
- *Sauberkeit*
- *Aktuelle Fahrgastinformationen*
- *Leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem*
- *Ausreichende Kapazitäten*

Nur Minimalvorgaben in Bayern

Indikator	Grenzwert			Richtwert		
Bedienungshäufigkeiten	Anzahl der Fahrtenpaare/Werntag					
Ländlicher Raum:	als Summe über die jeweilige Verkehrszeit					
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
über 3.000 Einwohner	7-8	3-4	1-2	12	6	3
1.000-3.000 Einwohner	3-4	2	1	6	4	2
bis 1.000 Einwohner	2	1-2	0-1	4	2	1
In ländlichen Räumen hat der Aufgabenträger eigene Vorgaben über das Angebot an Samstagen, Sonntagen und in der Ferienzeit festzulegen.						

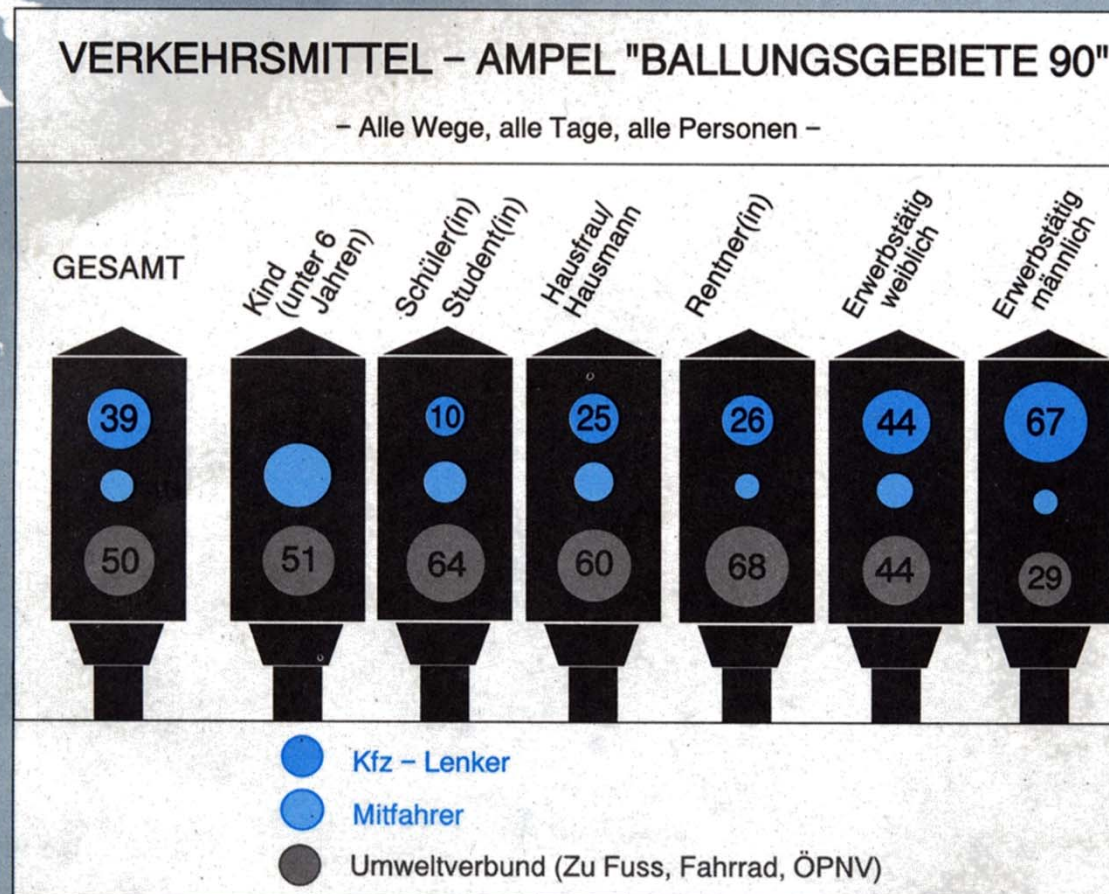
Quelle: BayStMWIVT (1998): Leitfaden zur Nahverkehrsplanung in Bayern, Anhang C

Ambitioniertere Angebotsgestaltung (PAF)

Als Mindestangebot im Sinne einer kreisweiten Mobilitätsgarantie sind dabei folgende Bedienungszeiträume vorgesehen:

- ❖ *Montag-Freitag: 06:00-20:00 Uhr Stundentakt*
- ❖ *Samstag: 06:00-20:00 Uhr Zweistundentakt*
- ❖ *Sonn- und Feiertage: 06:00-20:00 Uhr Zweistundentakt*

Verkehrsmittel-Ampel



Die moderne Verkehrsplanung: Von Männern für Männer

In der Planung des Verkehrs dominieren und profitieren vor allem Männer
Foto: Christopher Gland/MOMENT.at/CC-BY-SA 3.0

Johannes Gress
11. Januar 2022



Quelle: Socialdata: 21 gute Gründe

ÖPNV-Strategie 2030

„Ziel ist es, die Fahrgastzahlen im ÖPNV gegenüber 2019 bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln.“

ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern, 2022, S. 1



Quelle Abbildung: <https://www.stmb.bayern.de/med/aktuell/archiv/2022/221208oepnvstrategie/>

ÖPNV-Gesetze als Rahmen für Nahverkehrspläne

ÖPNVG-BAYERN



Art 8 Aufgabenträger

*(1) Die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs ist eine **freiwillige** Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis.*

Art 12 Durchführung der Aufgabe

*Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs **können**, soweit es Landkreise und kreisfreie Gemeinden betrifft, für ihr Gebiet Pläne über*

- 1. die Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen und den Bedarf an Nahverkehrsleistungen (Nahverkehrsplan),*
- 2. den Bedarf an Nahverkehrsinvestitionen (ÖPNV-Investitionsplan) einschließlich der Kosten aufstellen.*

ÖPNV-Gesetze als Rahmen für Nahverkehrspläne

ÖPNVG-HESSEN



§ 5 Aufgabenträger

(1) Aufgabenträger sind die Landkreise sowie die kreisfreien Städte und die Sonderstatus-Städte nach § 4a der Hessischen Gemeindeordnung . Sie nehmen die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr.

(2) Die Aufgabenträger stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrsplanes nach § 14 sicher. Sie sind zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs.

§ 14 Nahverkehrspläne

*(1) Zur **Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs werden** durch die Verkehrsverbünde verbundweite Nahverkehrspläne für den Schienenpersonennahverkehr, den Verbundbusverkehr und den regionalen Busnahverkehr erstellt.*

ÖPNV-Gesetze als Rahmen für Nahverkehrspläne

ÖPNVG NORDRHEIN-WESTFALEN



§ 3 Aufgabenträger

*(1) Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV **ist eine Aufgabe** der Kreise und kreisfreien Städte, sowie - mit Ausnahme des SPNV - von mittleren und großen kreisangehörigen Städten die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind.*

§ 8 Nahverkehrsplan

*(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. **Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz ... zu beachten; die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit ..., des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.***

ÖPNV-Gesetze als Rahmen für Nahverkehrspläne

NVG 2022 Rheinland-Pfalz



§ 5 Kommunale Aufgabenträgerschaft, Aufgaben des Landes

(1) Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs sind die Landkreise und kreisfreien Städte ...

*Sie erfüllen diese Aufgabe als **Pflichtaufgabe** der Selbstverwaltung.*

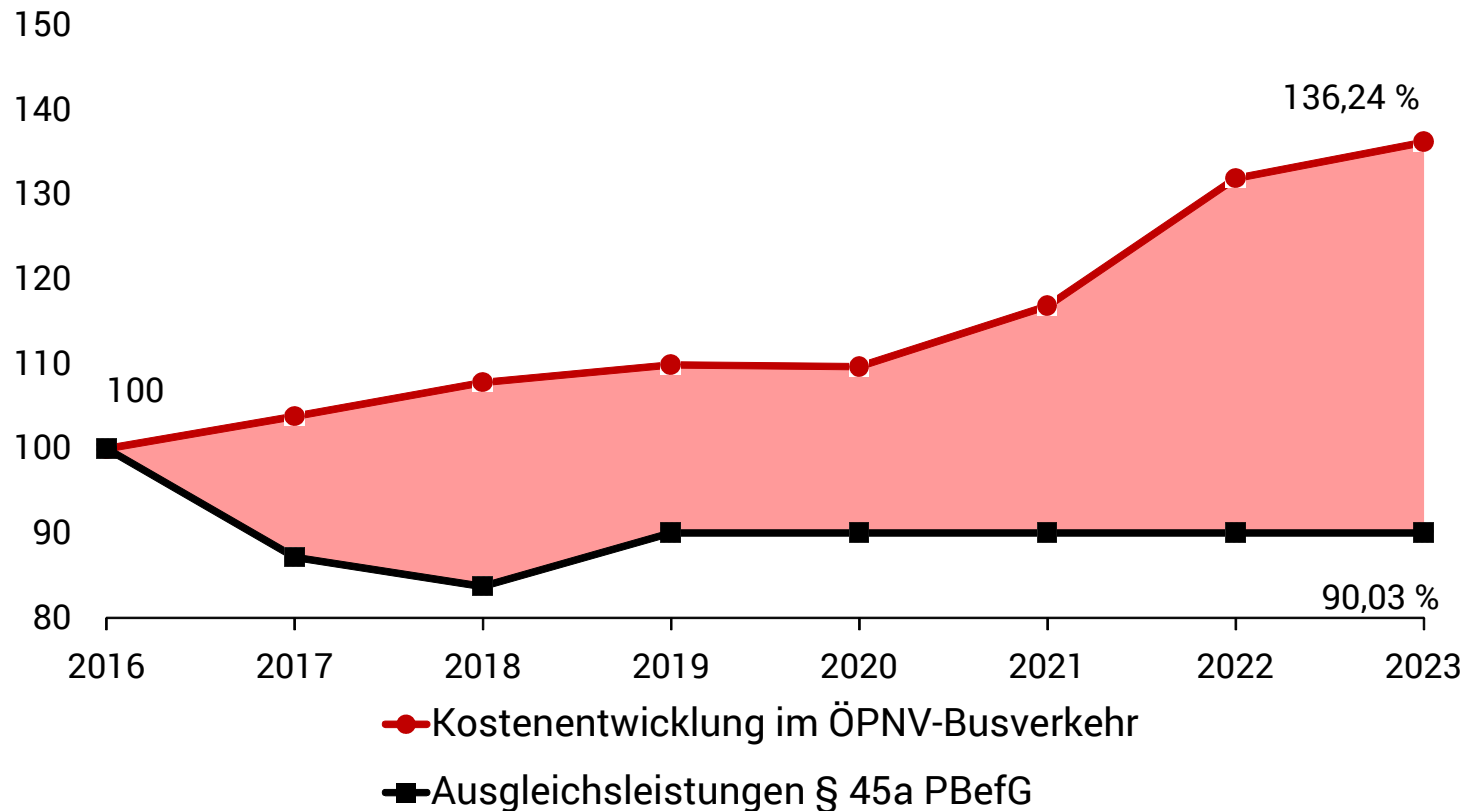
Landesbedeutsame Buslinien



- Konzept von 2018
21 *landkreisübergreifende Expressbusverbindungen*
- ÖPNV-Strategie 2030: bis zu 70 dieser Linien möglich
- Umsetzung bisher 2 (3)
- Stark Abhängig von Kooperationswillen
- Ba-Wü (RegioBus):
Start 2015
aktuell mehr als 50 Linien
- RLP (Regionale Hauptlinien):
ca. 50.
SPNV-Aufgabenträger sind auch Aufgabenträger für kreisgrenzenüberschreitende Buslinien (Ersatz für SPNV)

Quelle: BayStMWBV Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern. 2021, S. 11

Finanzierung



**Aber auch kommunale Aufgabenträger sind gefordert;
z. B. Ba-Wü: Verdoppelung der Ausgaben pro Einwohner und Jahr
zwischen 2018 und 2024 von 48 € auf 93 €**

Quelle: VDV & LBO 2024

Finanzierung: Ausblick

VDV Die Verkehrs-
unternehmen

Juni 2025

Das Deutschlandangebot

Transformationsfahrplan für modernen, effizienten
und leistungsstarken ÖPNV für alle überall

Kurzfassung des Gutachtens über die Finanzierung
der Leistungskosten im deutschen ÖPNV 2024–2040

ÖPNV Nutzen

•Wirtschaftlich

(Wertschöpfung in Bus-
/Bahnindustrie und Bauwirtschaft,
Arbeitsplätze vor Ort)

•gesellschaftlich

(Teilhabe, Erreichbarkeit,
Lebensqualität)

•ökologisch

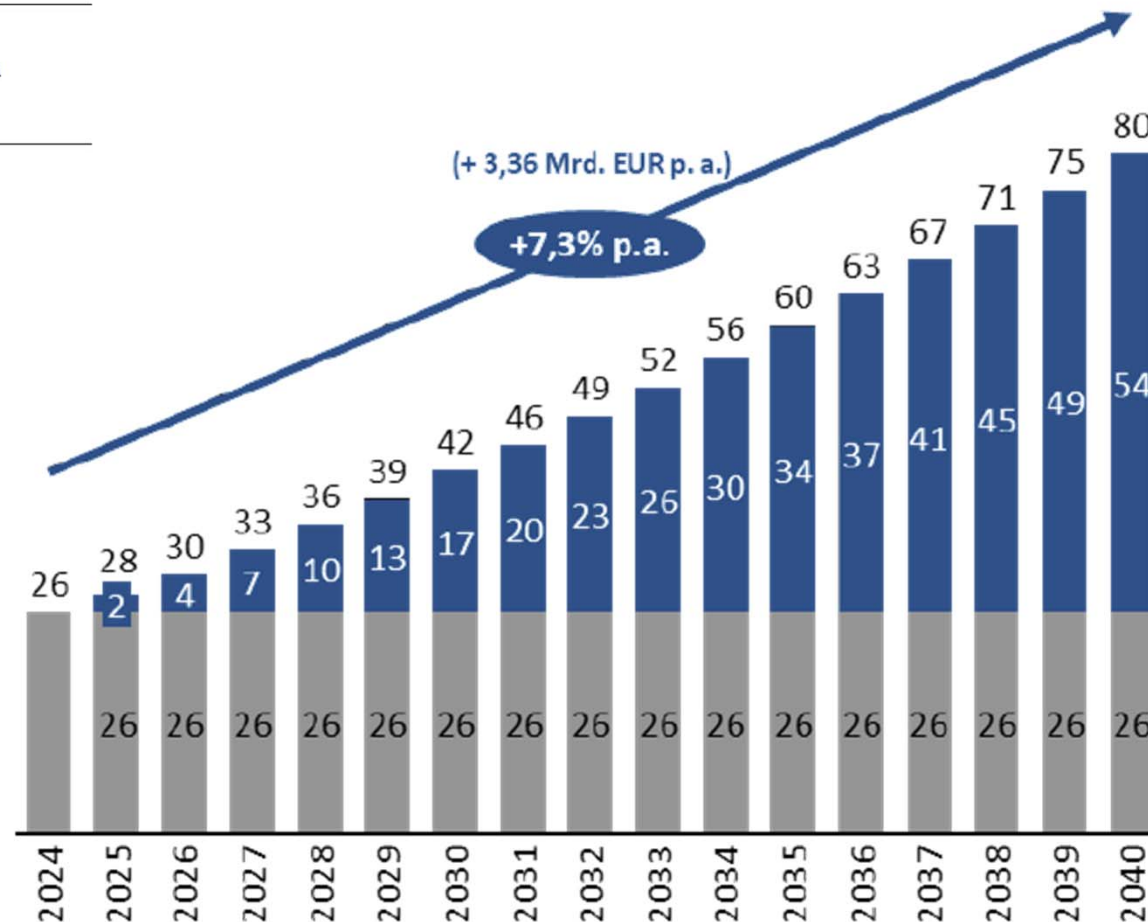
(CO₂-Einsparungen, saubere Luft)

Nutzen ÖPNV deutlich
höher als Kosten.

75 Milliarden Euro €

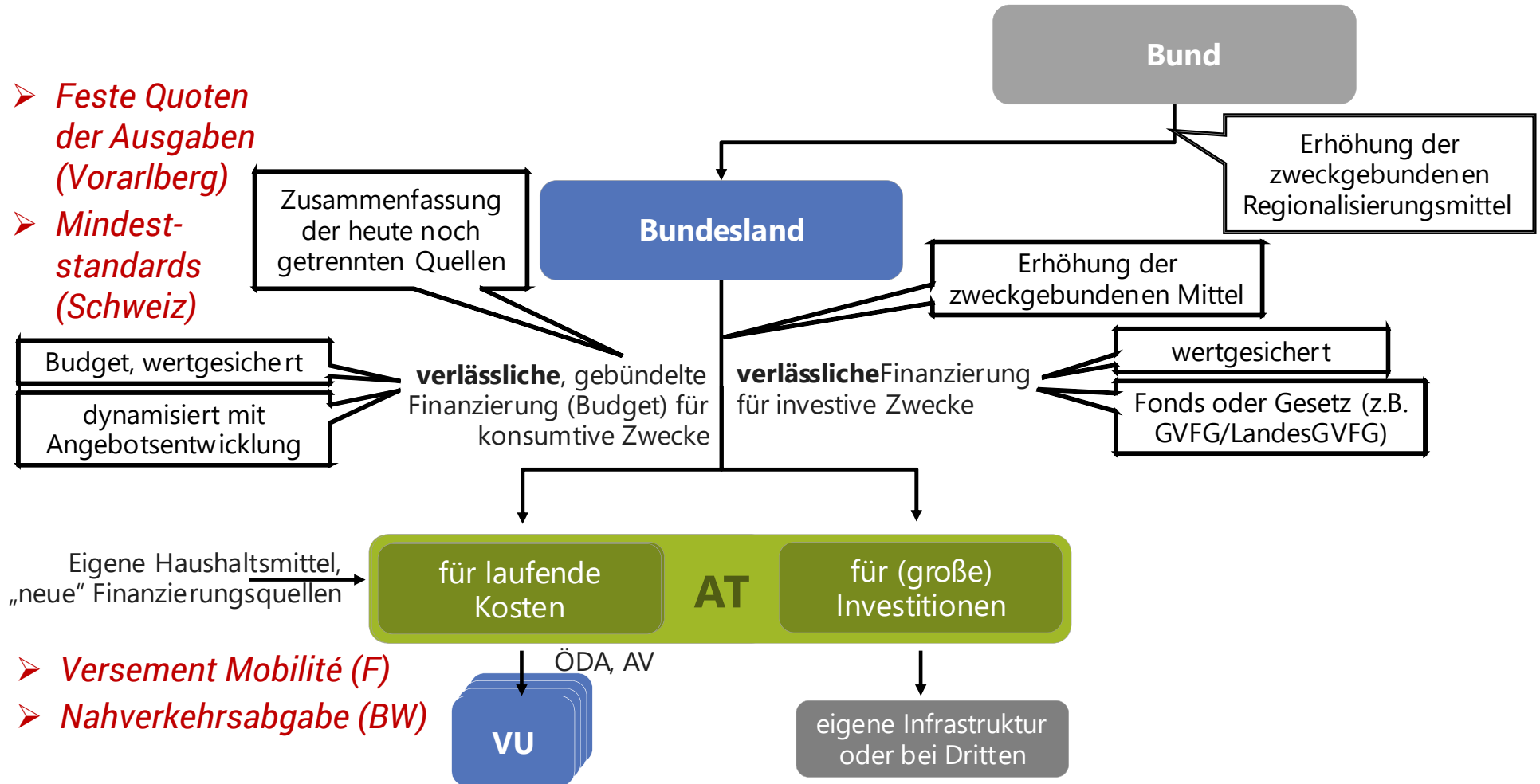
Wertschöpfung

=3mal höher als Aufwand



Quelle: VDV (Juni 2025): Das Deutschlandangebot. S. 6 <https://www.vdv.de/oepnv2040.aspx>

Finanzierung: Ausblick





... und bin gespannt auf Ihre
Fragen und die Diskussion