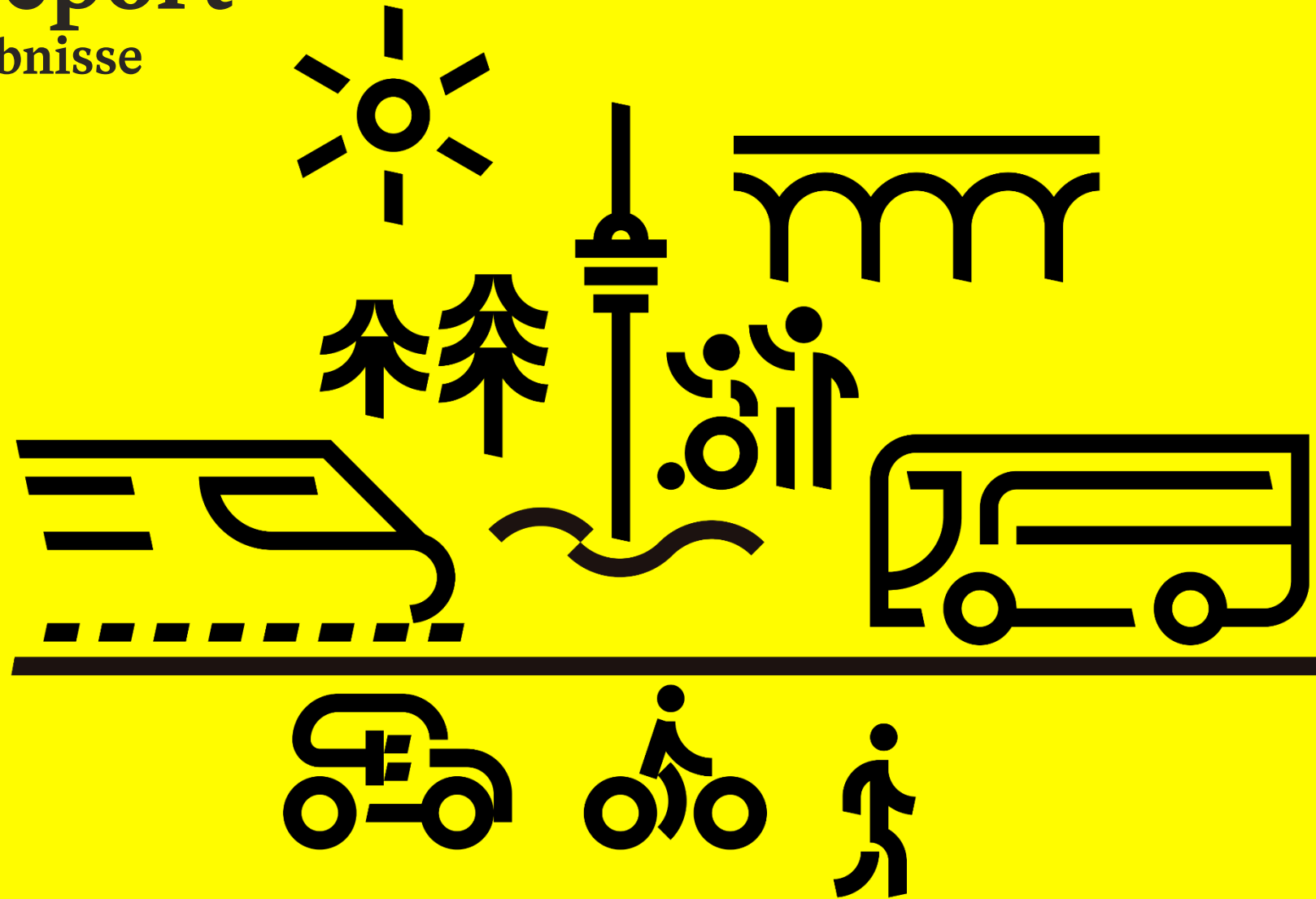


ÖPNV-Report 2024 & ÖPNV- Finanzierungsreport

Zusammenfassung der Ergebnisse

Stand: April 2025



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

ÖPNV-Report 2024

Zusammenfassung der Ergebnisse

Stand: April 2025



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

ÖPNV-Report Baden-Württemberg 2024: Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse



Angebotsentwicklung

- **ÖPNV-Gesamtangebot** (Abfahrten): **+15 %** zwischen 2020 bis 2024
- **ÖPNV-Gesamtangebot** dabei in **fast allen Stadt- und Landkreisen** seit 2020 **deutlich gestiegen**
- Landesweit bestellte **Zugkilometer-Angebot SPNV: +19 %** (2019 bis 2023);
Zugkilometer **S-Bahn Stuttgart: +14 %**.
- Landesweiter **Angebotszuwachs Busverkehr** (Abfahrten): **+ 16%** (2020 bis 2024)
- Landesweite Verbesserung ÖPNV-Angebotsdichte **nahezu vollständig** aufgrund Erhöhung Fahrplandichte durch **kürzere Fahrplankontakte** und **längere Betriebszeiten**.
- **Reduktion ÖPNV-Angebot abends und nachts** fällt 2024 **etwas geringer** aus als 2020, d. h. Fahrplandichte wurde in diesen Zeiten **tendenziell verbessert (landesweit + 2,2 %)**.
- **90 Prozent der Bevölkerung** durch Güteklassen a bis e erschlossen, d. h. entweder durch **Busverkehr mindestens im Stundentakt** oder **Schienenverkehr mindestens im Zweistundentakt** angebunden.

Nachfrageentwicklung

- Marktanteil (Modal Split-Anteil) des gesamten **Umweltverbundes** (ÖV+Rad+Fußgänger) entwickelt sich **positiv** - Modal-Split-Anteil bezogen auf Wege steigt von **42 %** (2008) auf **46 %** (2023). **Marktanteil ÖV** (inkl. Fernverkehr, Taxi etc.) nach deutlicher Corona-Delle in etwa erst wieder **Niveau 2017 erreicht**.
- **seit 2017 Stagnation** zu beobachten.
- In Teilbereichen des ÖV **wächst die Nachfrage deutlich**: Die **Nachfragesteigerung im landesbestellten SPNV: +21%** (Pkm, 2019 bis 2024).
- Bei den **Regiobussen** ebenfalls **deutliche Nachfragesteigerungen**.
- Neben konsequenter Ausweitung des Angebots hat **Deutschlandticket** deutlich dazu beigetragen.

Wesentliche Unterschiede und Weiterentwicklungen ÖPNV-Report 2020 und 2024

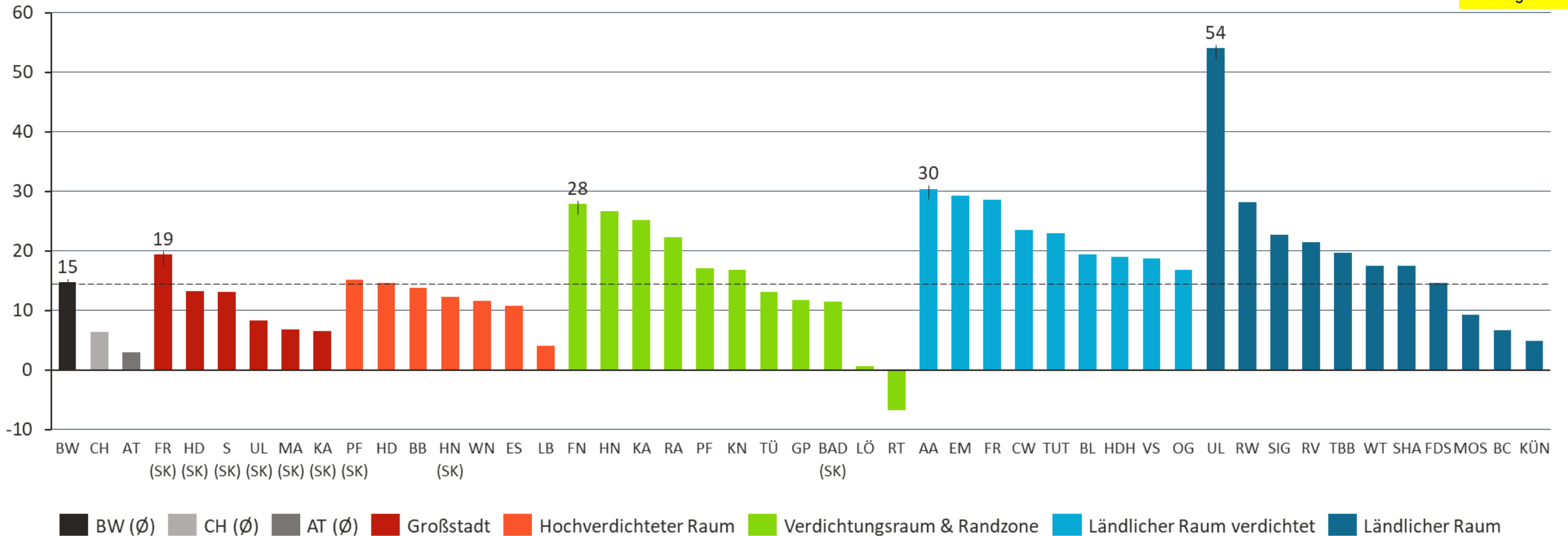
	ÖPNV-Report 2020	➔	ÖPNV-Report 2024
Grundlegend 	<ul style="list-style-type: none"> • Inhaltlicher Fokus lag primär auf dem ÖPNV-Angebot • ÖPNV-Nachfrage wurde direkt von der MID 2017 übernommen • Bearbeitung ausschließlich durch civity 		<ul style="list-style-type: none"> • Fokus liegt sowohl auf dem ÖPNV-Angebot, als auch auf der ÖPNV-Nachfrage • Bearbeitung gemeinsam mit infas (Nachfragemonitoring) 
Datenbasis 	<ul style="list-style-type: none"> • Größtenteils von civity eigens per Webscraping generierte Fahrplandaten • Eher „punktuelle Angebotsbetrachtung“ auf Basis von Daten für eine einzelne Woche 		<ul style="list-style-type: none"> • Deutschlandweite GTFS-Datensätze aus einer einheitlichen Datenquelle mit monatlichen Daten für das gesamte Jahr 2024 • Hochwertige Datenbasis durch eine umfassende Methodik zur Plausibilisierung und Bereinigung der Datengrundlagen 
Inhalte 	<ul style="list-style-type: none"> • Rufbussen und On-Demand-Systeme nicht quantitativ beim ÖPNV-Angebot berücksichtigt 		<ul style="list-style-type: none"> • Rufbusse und On-Demand-Systeme mit neu entwickelter, spezifischer Methodik beim ÖPNV-Angebot berücksichtigt 
	<ul style="list-style-type: none"> • - 		<ul style="list-style-type: none"> • Erstmaliger Einsatz der sogenannten „Güteklassenmethodik“; adaptiert aus der Schweiz und Österreich 
	<ul style="list-style-type: none"> • - 		<ul style="list-style-type: none"> • Landesweites Monitoring der Mobilitätsgarantie 
<ul style="list-style-type: none"> • - 		<ul style="list-style-type: none"> • Erstmaliger Pilot für einen „ÖPNV-Finanzierungsreport“ mit der Möglichkeit ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Ausgaben zu verschneiden 	
Publikation 	<ul style="list-style-type: none"> • Ergebnisse in Form von Foliendokumentationen, Webinar und Roadshow für alle Landkreise 		<ul style="list-style-type: none"> • Hochwertig gestalteter schriftlicher Ergebnisbericht; Vorträge auf dem Zukunftskongress; teilweise Geodaten für Landkreise etc. 

Insgesamt wurde das ÖPNV-Angebot an Werktagen in den Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs seit 2020 um rund + 15 % verbessert

Werktag

- gesamter ÖPNV
- ohne flexible Bedienformen
- nicht geschwindigkeitsgewichtet

Entwicklung der ÖPNV-Abfahrten inkl. SPNV ohne flexible Bedienformen zwischen 2020 bis 2024 in %



Quelle: Hst.-Abfahrten geschwindigkeitsgewichtet (Ramboll 2024, gtfs.de 2020 & 2024, Mobilitätsverbünde Österreich 2020 & 2024, opentransportdata.swiss 2020 & 2024), SuV (European Environment Agency 2019), Bevölkerung (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2023, Statistik Austria 2024, Bundesamt für Statistik Schweiz 2023)

Im Landkreis Emmendingen zeigt sich beispielhaft das dichtere Fahrplanangebot in Abend- und Nachtstunden u.a. auch durch den Einsatz flexibler Bedienformen

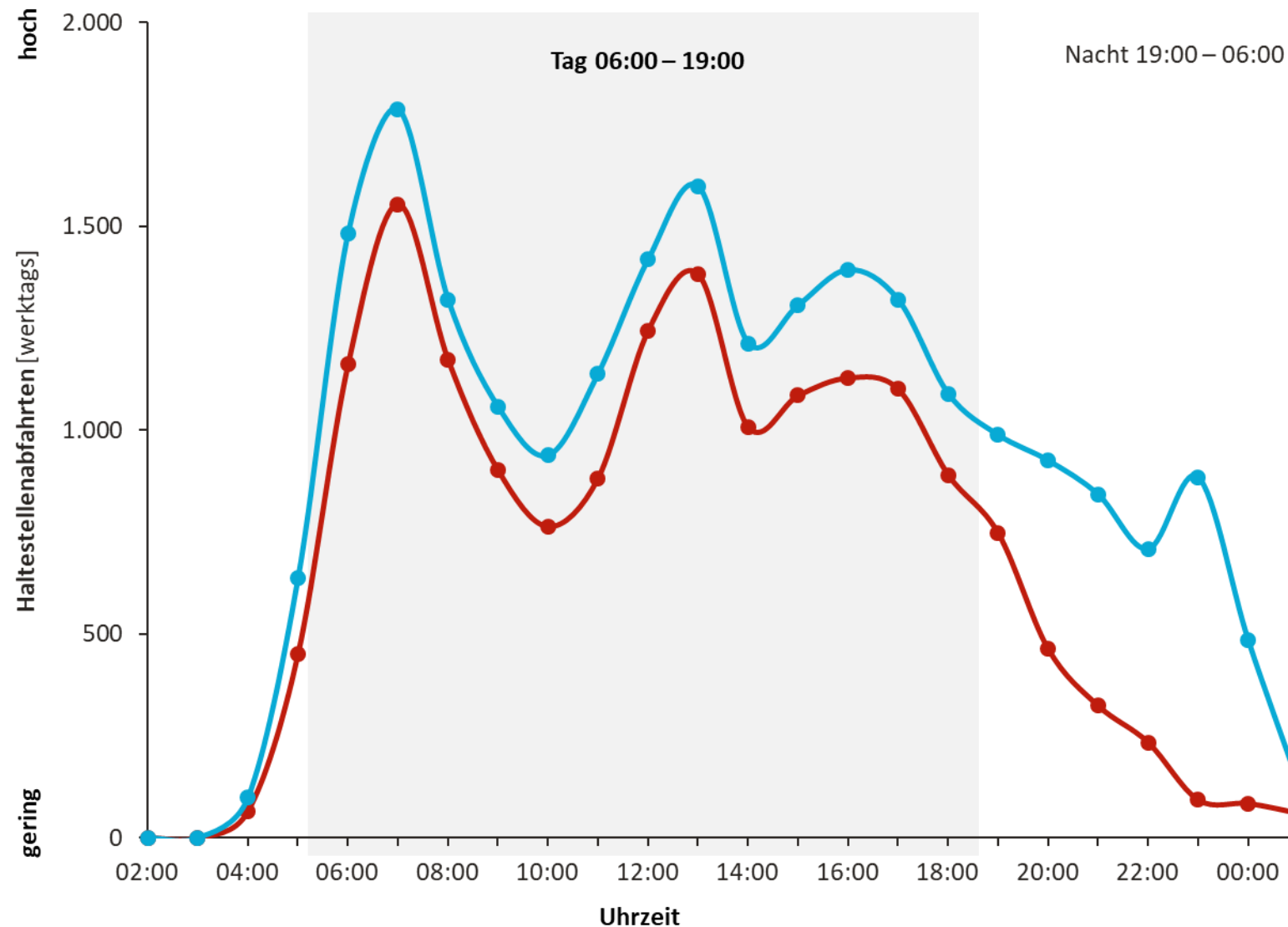


Emmendingen

Werktag

nicht geschwindigkeitsgewichtet

Haltestellenabfahrten 2020 und 2024 im Tagesgang



- 
- Die **Haltestellenabfahrten 2024** befinden sich in Emmendingen **über alle Tageszeiten hinweg auf einem höheren Niveau als 2020**.
 - Ein **deutlicher Anstieg der Abfahrten 2024 im Vergleich zu 2020** ist vor allem in den **Abend- und Nachtstunden** zu beobachten.
 - **Flexible Bedienformen** heben im Landkreis Emmendingen insbesondere **nachts die Haltestellenabfahrten** an, während sie **tagsüber kaum von Bedeutung** sind.

EM mit Flex. Bedienformen 2024

EM ohne Flex. Bedienformen 2020

Die ÖPNV-Güteklassen sind angelehnt an die Methoden der Schweiz und Österreichs und bewerten kombiniert die Qualität und Zugänglichkeit des ÖPNV

Schritt 1

Ermittlung der Haltestellenkategorie

- Die Haltestellenkategorie ergibt sich aus dem angebotenen Verkehrsmittel an einer Haltestelle und
- der Anzahl der Abfahrten dieser Verkehrsmittel an der Haltestelle



Art des Verkehrsmittels



Fahrplandichte (Kursintervall)



Schritt 2

Ermittlung der ÖPNV-Güteklasse

- Für jede Haltestelle werden Isochronen mit unterschiedlichen Gehzeiten von/zu einer Haltestelle ermittelt und
- mit den zuvor gebildeten Haltestellenkategorien verschnitten
- Daraus werden neun Güteklassen gebildet



Haltestellenkategorie



Zugang (Fußweg Minuten)



ÖPNV-Güteklassen

- Die Güteklassen sind ein Instrument zur Messung der ÖPNV-Angebotsqualität in Kombination mit der Erreichbarkeit des ÖPNV aus Sicht der Bevölkerung
- Die Güteklassen basieren auf den Konzepten des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE der Schweiz¹⁾ und der- Österreichische Raumordnungskonferenz ÖROK²⁾
- Die Güteklassen ermöglichen eine ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung³⁾



1) <https://opendata.swiss/de/dataset/ov-guteklassen-are1> und weiterführende Links

2) <https://www.oerok.gv.at/raum/themen/raumordnung-und-mobilitaet>

3) https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/O__ROK-Broschuere_Heft_10_O__V-Gu__teklassen.pdf

Für die Güteklassen werden die Haltestellenkategorien mit den Fußwegisochronen kombiniert und aufgewertet

Schritt 2 – Ermitteln der ÖPNV-Güteklassen

- Die ÖPNV-Güteklassen ergeben sich aus der Haltestellenkategorie und den fußläufigen Isochronen um eine Haltestelle herum.
- Hierfür werden zunächst Isochronen auf einem Fußwegrouting für unterschiedliche Zeiten generiert:
 - 5 Minuten (300 m¹)
 - 8,5 Minuten (510 m¹)
 - 12 Minuten (720 m¹)
 - 17 Minuten (1.020 m¹)
 - 21 Minuten (1.260 m¹)
- Anschließend werden die Isochronen für die jeweilige Haltestelle mit den entsprechenden Haltestellenkategorien verschnitten und die nebenstehenden Güteklassen den Isochronen zugeteilt.
- Als „nicht erschlossen“ gelten Räume, die entweder über 1020 m entfernt von der Haltestellenkategorie VII liegen oder auf die keine Kategorie zutrifft.

¹ Durchschnittliche Gehgeschwindigkeit von 3,6 km/h



Haltestellen-
kategorie

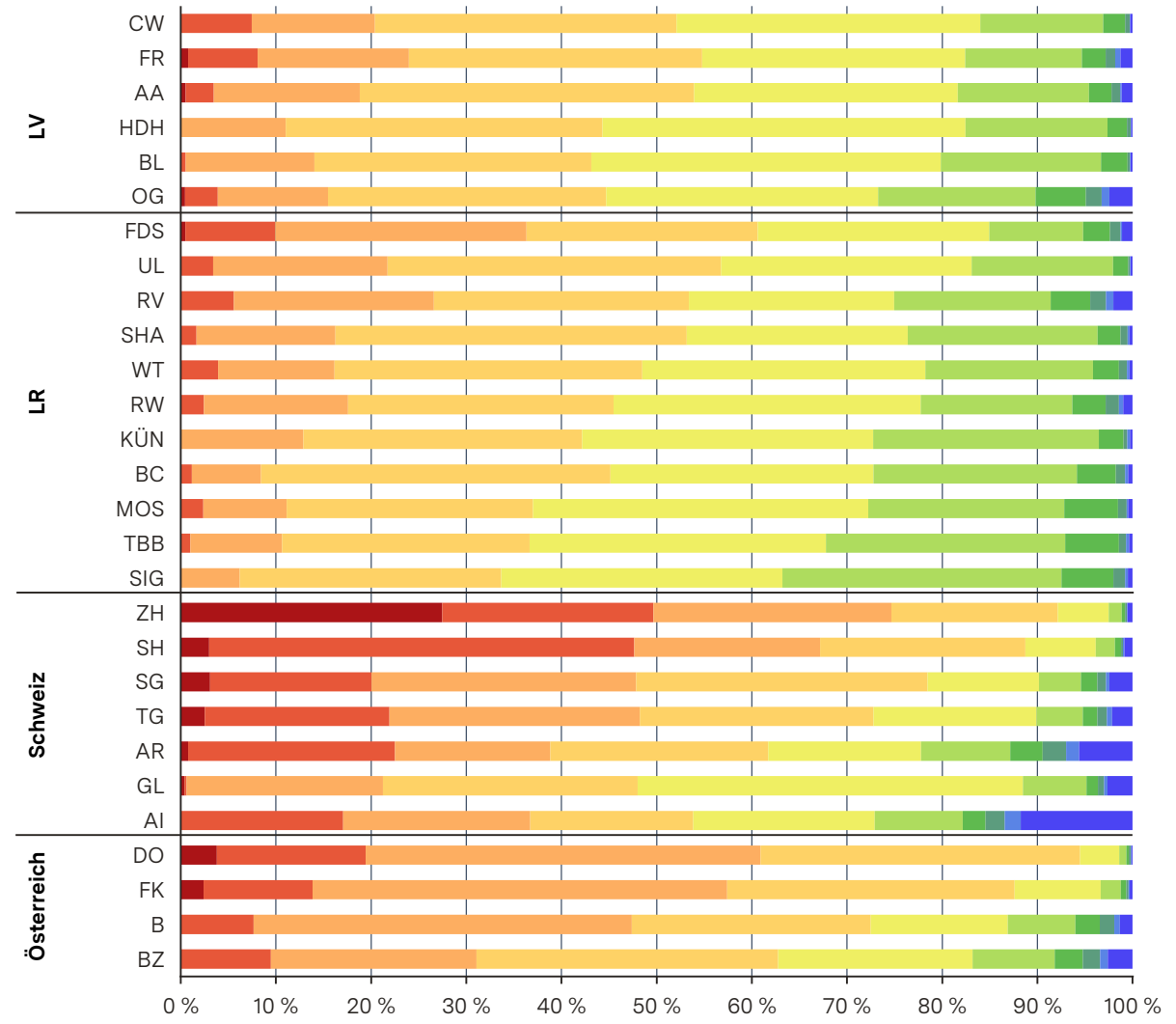
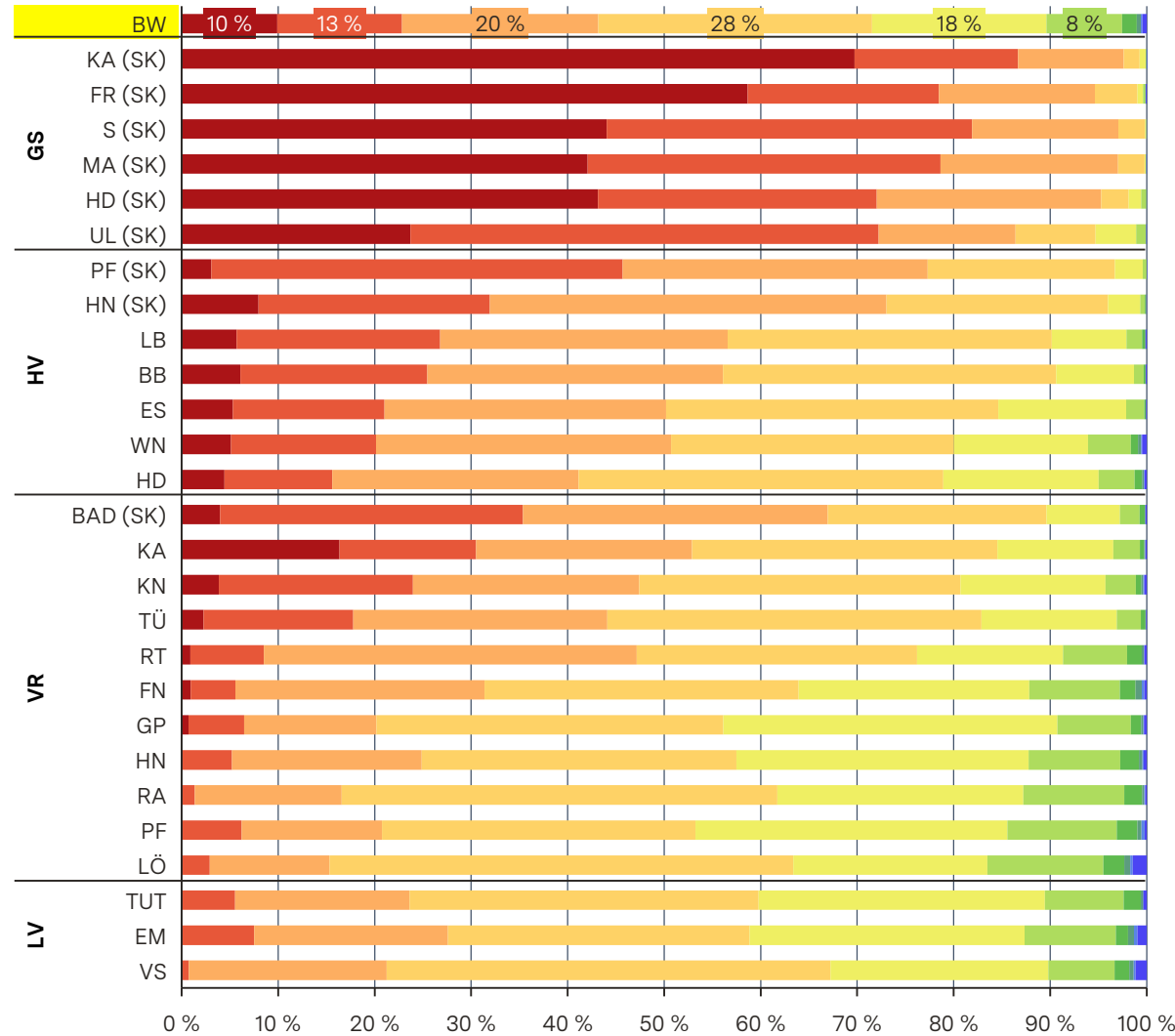


Zugang
(Fußweg Minuten)

Halte- stellen- kategorie	Erschließung: Wegzeit zur Haltestelle				
	≤ 300 m (≤ 5 min)	> 300 bis ≤ 510 m (5-8,5 min)	> 510 bis ≤ 720 m (8,5-12 min)	> 720 bis ≤ 1020 m (12-17 min)	> 1020 bis ≤ 1260 m (17-21 min)
I	a	a	b	c	d
II	a	b	c	d	e
III	b	c	d	e	f
IV	c	d	e	f	g
V	d	e	f	g	h
VI	e	f	g	h	i
VII	f	g	h	i	Nicht erschlossen

ÖPNV-Güteklassen

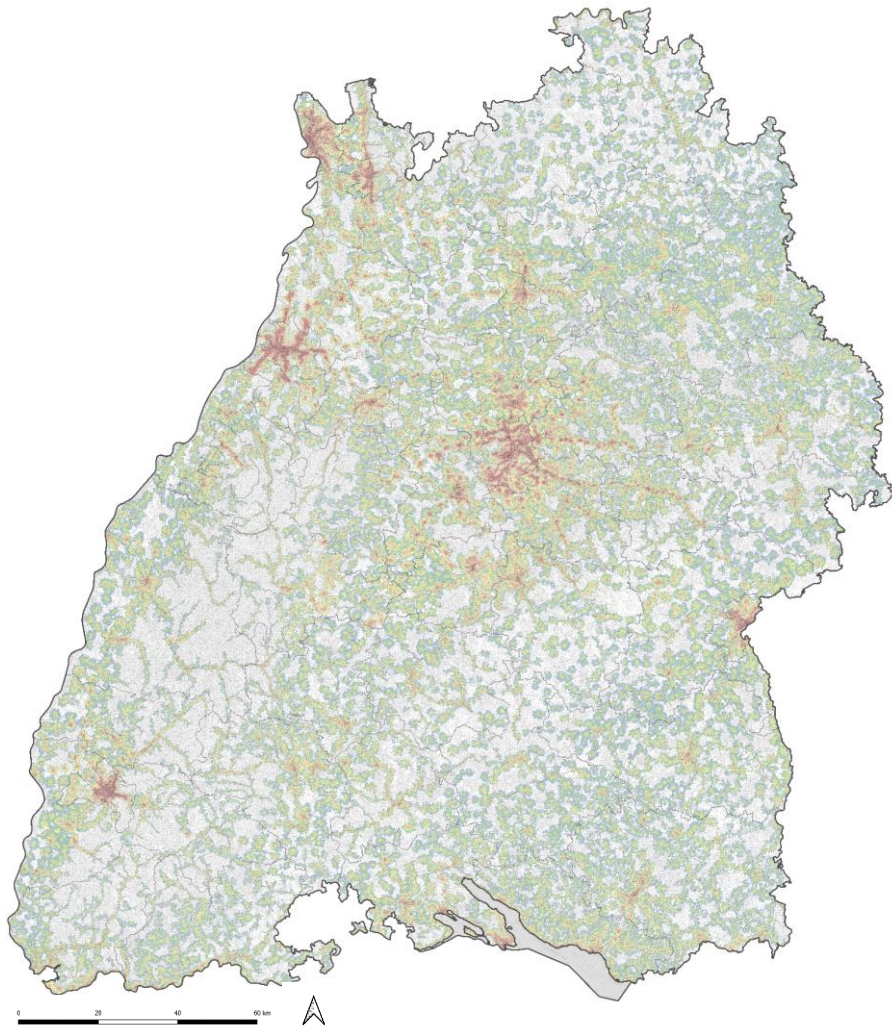
Erschlossene Einwohner:innen nach Güteklassen ÖPNV [Einwohner:innen in %]



ÖPNV-Güteklassen:

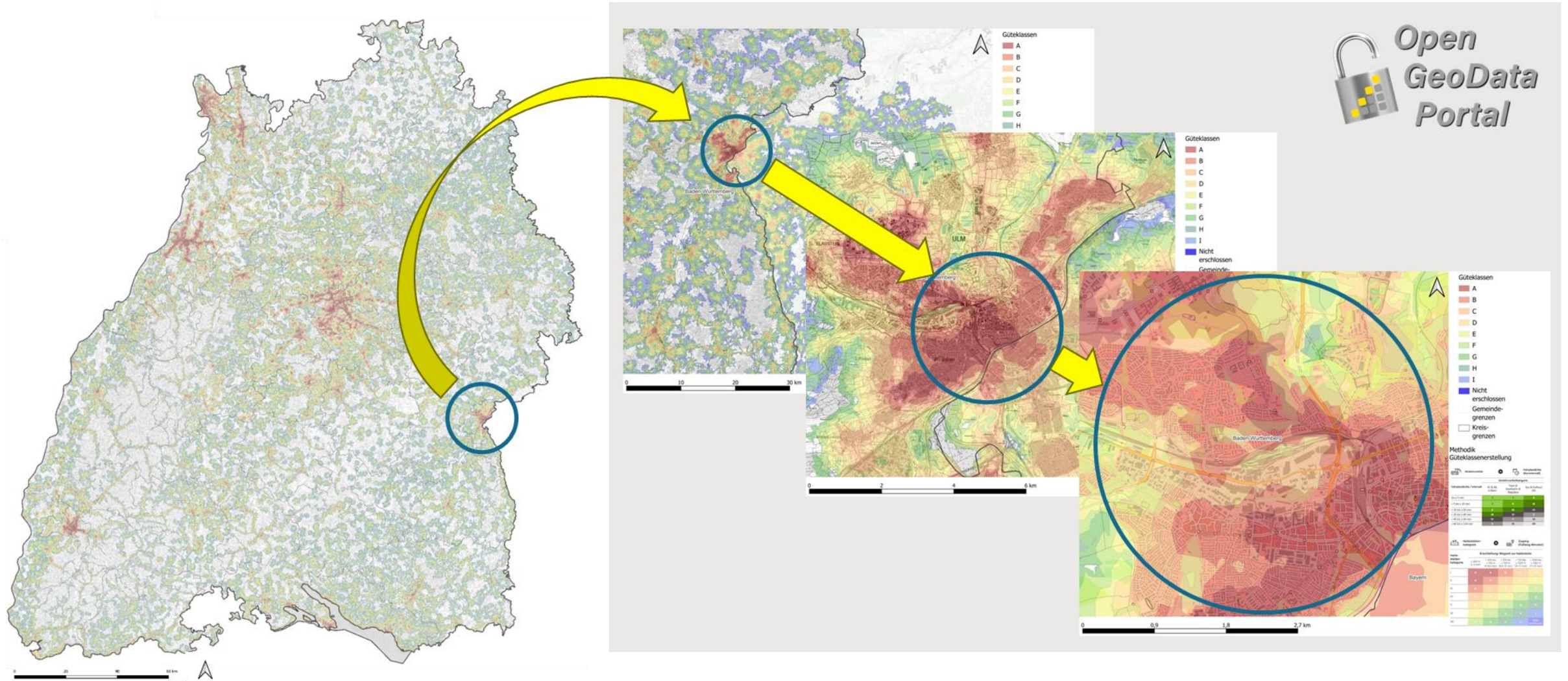


90 % der Bevölkerung sind durch die Güteklassen a bis e erschlossen, d. h. es gibt entweder Busverkehr mindestens im Stundentakt oder Schienenverkehr mindestens im Zweistundentakt.



- Die **ÖPNV-Güteklassen** sind angelehnt an die Methoden der Schweiz und Österreichs und bewerten kombiniert die **Qualität und Zugänglichkeit des ÖPNV** und sind u.a. ein **Instrument für die integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung**.
- Nahezu die **gesamte Bevölkerung Baden-Württembergs** ist durch die **ÖPNV-Güteklassen a bis i erschlossen** - nur 0,4 % der Bevölkerung gelten als nicht vom ÖPNV erschlossen.
- **90 % der Bevölkerung sind durch die Güteklassen a bis e erschlossen**, d. h. es gibt entweder **Busverkehr mindestens im Stundentakt** oder **Schieneverkehr mindestens im Zweistundentakt**.
- Baden-Württemberg erreicht in den Güteklassen a bis c **nicht die hohen Erschließungswerte wie in den Vergleichsregionen in der Schweiz und Österreich**, versorgt aber flächendeckend die **gesamte Bevölkerung** mit einem gewissen **Mindestangebot**.

Die Ergebnisse der Güteklassenanalyse werden der Fachöffentlichkeit in verschiedenen digitalen Formaten zur weiteren Nutzung zur Verfügung gestellt



ÖPNV-Güteklassen:

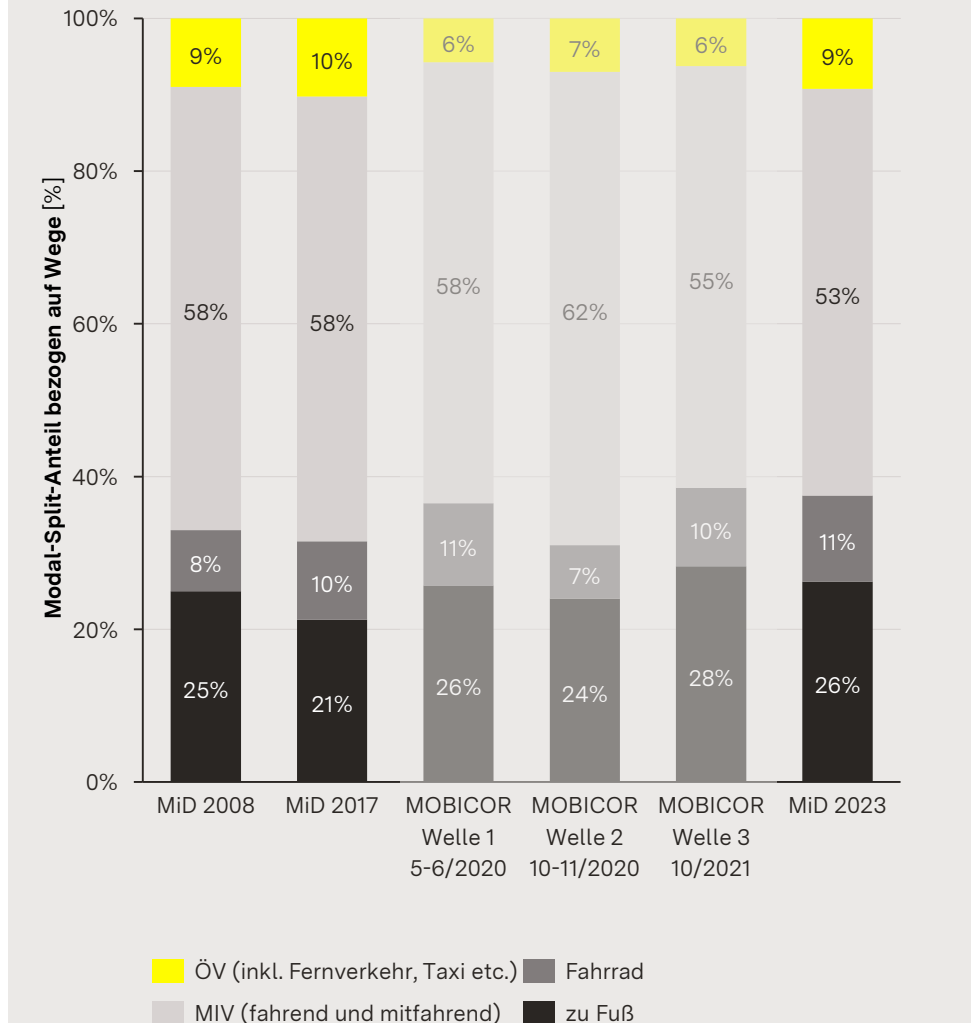


nicht erschlossen

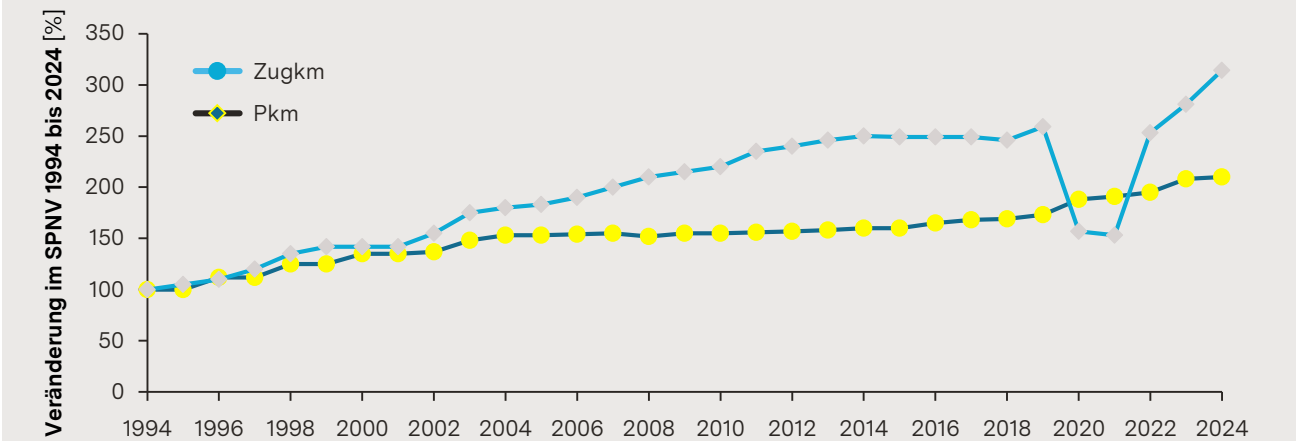
Steigerung beim Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes – Stagnation beim ÖV-Anteil

Steigerung der Personenkilometer (Pkm) im SPNV – Steigerung der Fahrgastzahlen bei den Regiobussen

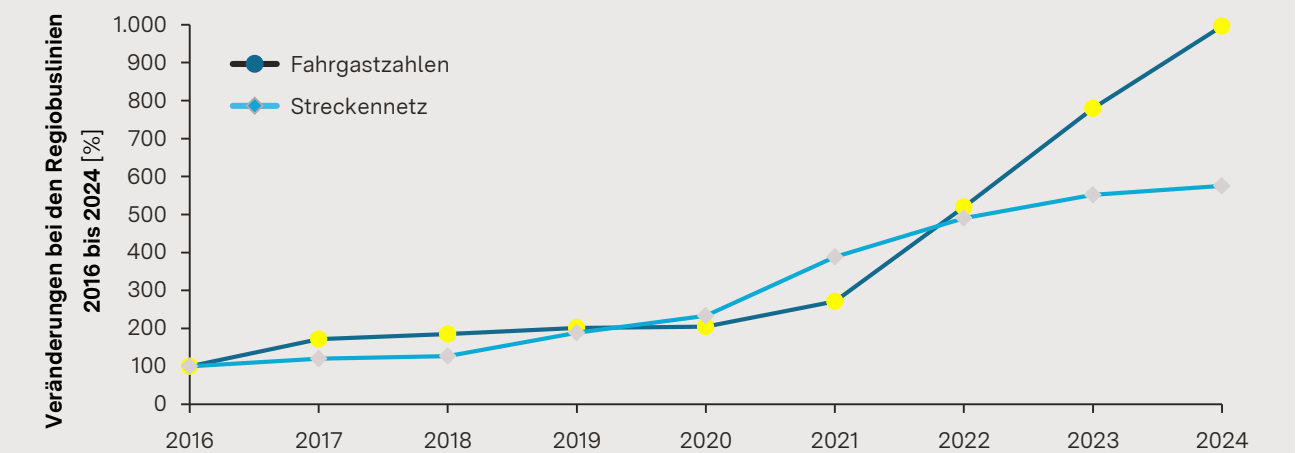
Entwicklung Modal-Split 2008-2023



Entwicklung SPNV 1994-2024



Entwicklung Regiobus 2016-2024



ÖPNV-Finanzierungsreport

Zusammenfassung der Ergebnisse

Stand: April 2025



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

ÖPNV-Finanzierungsreport Baden-Württemberg 2025: Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse



Gesamtnettofinanzierung der öffentlichen Hand für den öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg:



- **Summe 2024: ca. 3,3 Mrd. €**
- **Pro Einwohner 2024: ca. 300 €**
- Sowohl **SPNV- als auch ÖSPV-Mittel** haben sich **erhöht**, ÖSPV-Mittel dabei stärker
(SPNV=Schienenpersonennahverkehr; ÖSPV = Bus, Straßenbahn, Stadtbahn)

Gesamtnettofinanzierung der öffentlichen Hand zwischen 2018 und 2024 **um ca. 70% gestiegen:**



Hohe Steigerung:

- Anstieg der Finanzierung durch Landesmittel (+424%)
- Anstieg der kommunalen Finanzmittel (+94%)

Moderate Steigerung:

- Regionalisierungs- und Bundesmittel (+18%)
- FAG-Mittel (+4%)

Im Ergebnis sind **Gesamtausgaben für ÖSPV ggü. dem SPNV** zw. 2018 und 2024 **überproportional gestiegen:**

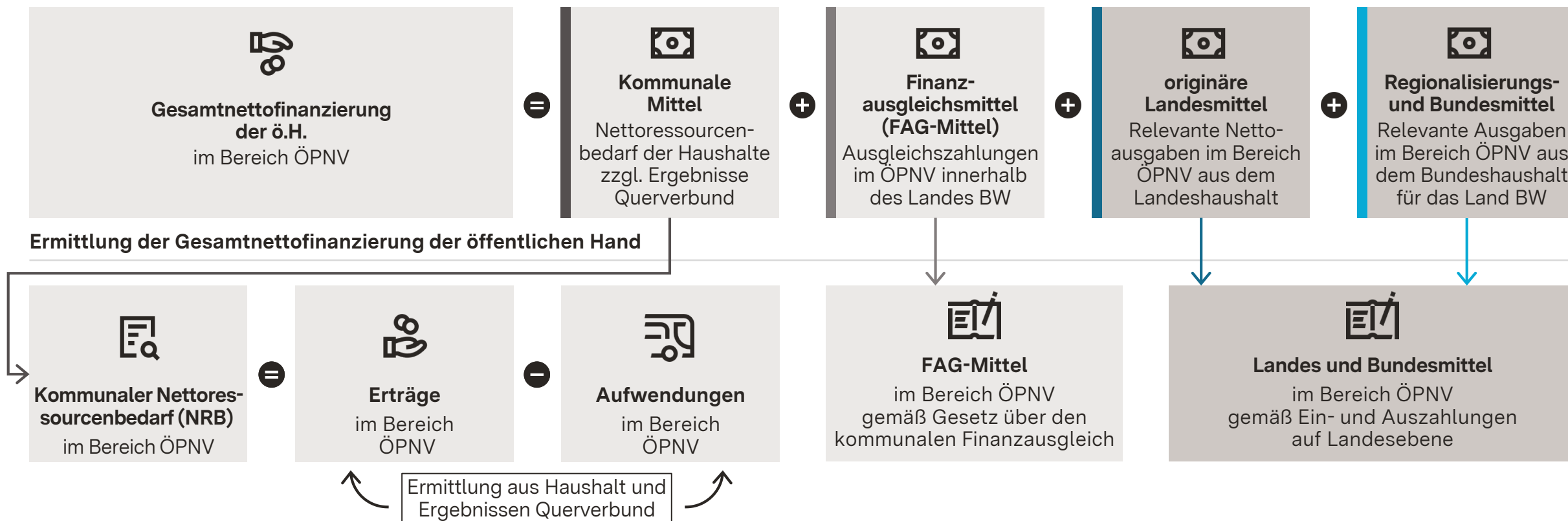


- Kommunale Ausgaben für öffentlichen Verkehr 2024: ca. 6-8% der Gesamtausgaben der Haushalte, Tendenz steigend
- **Landesbeiträge zum ÖSPV** erheblich erhöht

1) Hinweis: Der **Datenstand vom 31.03.2025 ist vorläufig und in Einzelfällen unvollständig, für die Analyse von allgemeinen Trends jedoch bereits belastbar**. Der Datenstand wird jedoch nicht zum Benchmarking zwischen einzelnen Stadt- und Landkreisen empfohlen.

Im ÖV-Finanzierungsreport wird dabei die Gesamtnettofinanzierung der öffentlichen Hand als Summe der kommunalen Nettoressourcenbedarf sowie der Nettoausgaben von Bund und Land aufgezeigt

Ermittlung des Nettoressourcenbedarfs aus den Ergebnishaushalten der Kommunen



Mit Hilfe der Kennzahl der Gesamtnettofinanzierung der öffentlichen Hand werden die effektiven Finanzierungsbeiträge aller öffentlichen Akteure berücksichtigt und somit ein Vergleich der Entwicklungen und der quantitativen Bedeutung der jeweiligen Finanzierungsbeiträge aufgezeigt.

→ Die Mittel aus dem Finanzausgleich im Land Baden-Württemberg (FAG-Mittel) sind als eigenständiger Posten ausgewiesen, da sie sowohl aus Landesmitteln als auch aus kommunalen Mitteln im Rahmen des Finanzausgleichs stammen.

Im Rahmen des ÖV-Finanzierungsreports 2025 werden die Finanzierungsinstrumente der öffentlichen Hand betrachtet, die unabhängig der Ebene direkt dem ÖPNV zuzuschreiben sind

Inhalt und Grenzen des ÖV-Finanzierungsreports 2025

- ✓ Finanzierung des Betriebs des ÖSPV
- ✓ Finanzierung des Betriebs des SPNV
- ✓ Spezifische Infrastrukturfinanzierung des ÖSPV
- ✓ Spezifische Infrastrukturfinanzierung des SPNV

Im Rahmen des ÖV-Finanzierungsreports berücksichtigte Elemente der Finanzierung

- × Allgemeine Infrastrukturfinanzierung Straße
- × Allgemeine Infrastrukturfinanzierung Schiene
- × Indirekte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs
- × Nutzerfinanzierung
- × Sonstige Finanzierungselemente

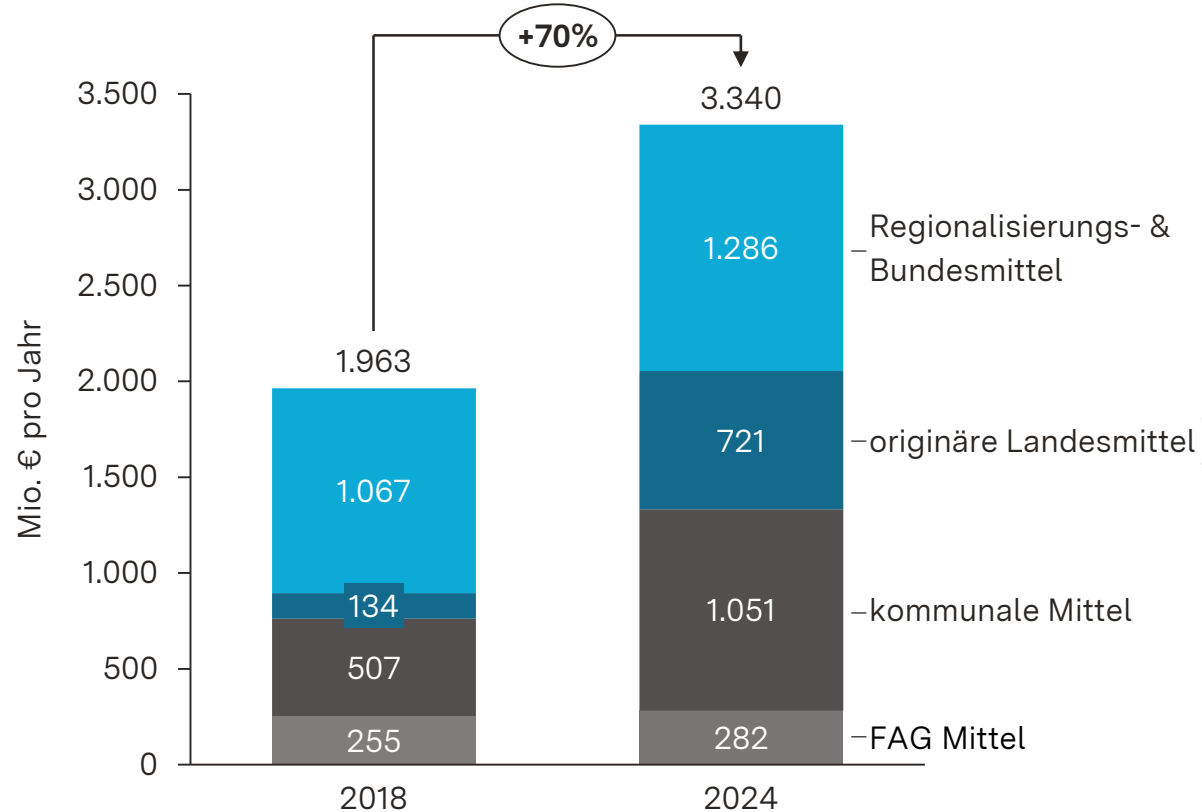
Im Rahmen des ÖV-Finanzierungsreport nicht berücksichtigte Elemente der Finanzierung

1) z. B. für D-Ticket, Jugendticket BW etc. ; 2) Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung; 3) Bundesschienenwegeausbaugesetz

Die Gesamtnettofinanzierung des öffentlichen Verkehrs in Baden-Württemberg ist deutlich gestiegen – 2024 beträgt sie ca. 3,3 Mrd. €, was rund 300 € pro Einwohner entspricht

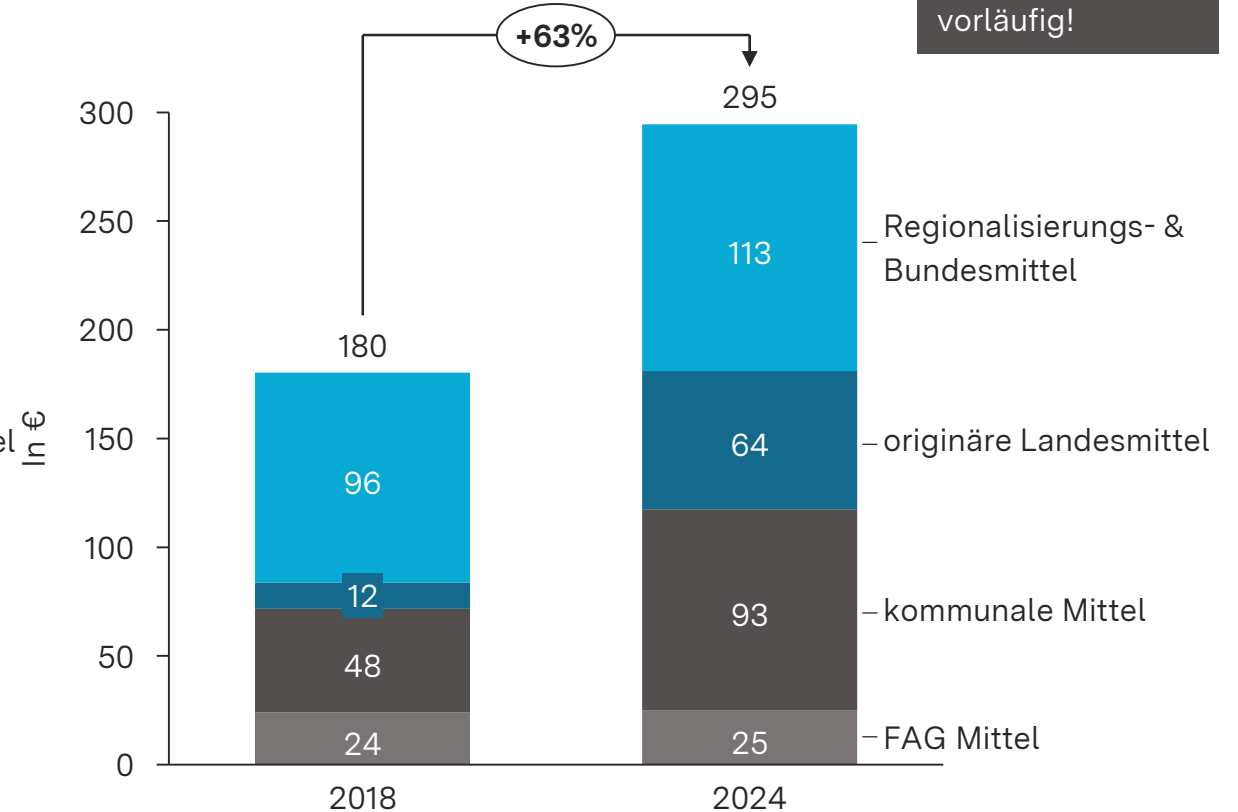
Gesamtnettofinanzierung der öffentlichen Hand, absolut, Methodik ÖV-Finanzierungsreport 2025, nicht preisbereinigt

absolut



Gesamtnettofinanzierung der öffentlichen Hand pro Einwohner, Methodik ÖV-Finanzierungsreport 2025, nicht preisbereinigt

pro Einwohner



2024: Zahlen der Querverbände vorläufig!

Quelle: ÖV-Finanzierungsreport 2025 (Ramboll Management Consulting 2025); kommunale Ergebnisse basierend auf den Haushaltsplänen der Stadt- und Landkreise (SOLL-Werte), Ergebnisse der kommunalen Querverbände (IST-Werte), Landes- und Bundeswerte des Landes Baden-Württemberg; Landes- und Bundesförderprogramme als IST-Werte; FAG-Mittel: gemäß §28 (SOLL-Werte) und Zuweisungen nach ÖPNVG §15 (IST-Werte); sonstige Finanzierungen als SOLL-Werte. Für detaillierte Informationen und mögl. Limitationen siehe den vorstehenden Methodik-Bericht des ÖV-Finanzierungsreports 2025.

Die Gesamtnettofinanzierung des öffentlichen Verkehrs in Baden-Württemberg ist deutlich gestiegen – 2024 beträgt sie ca. 3,3 Mrd. €, was rund 300 € pro Einwohner entspricht

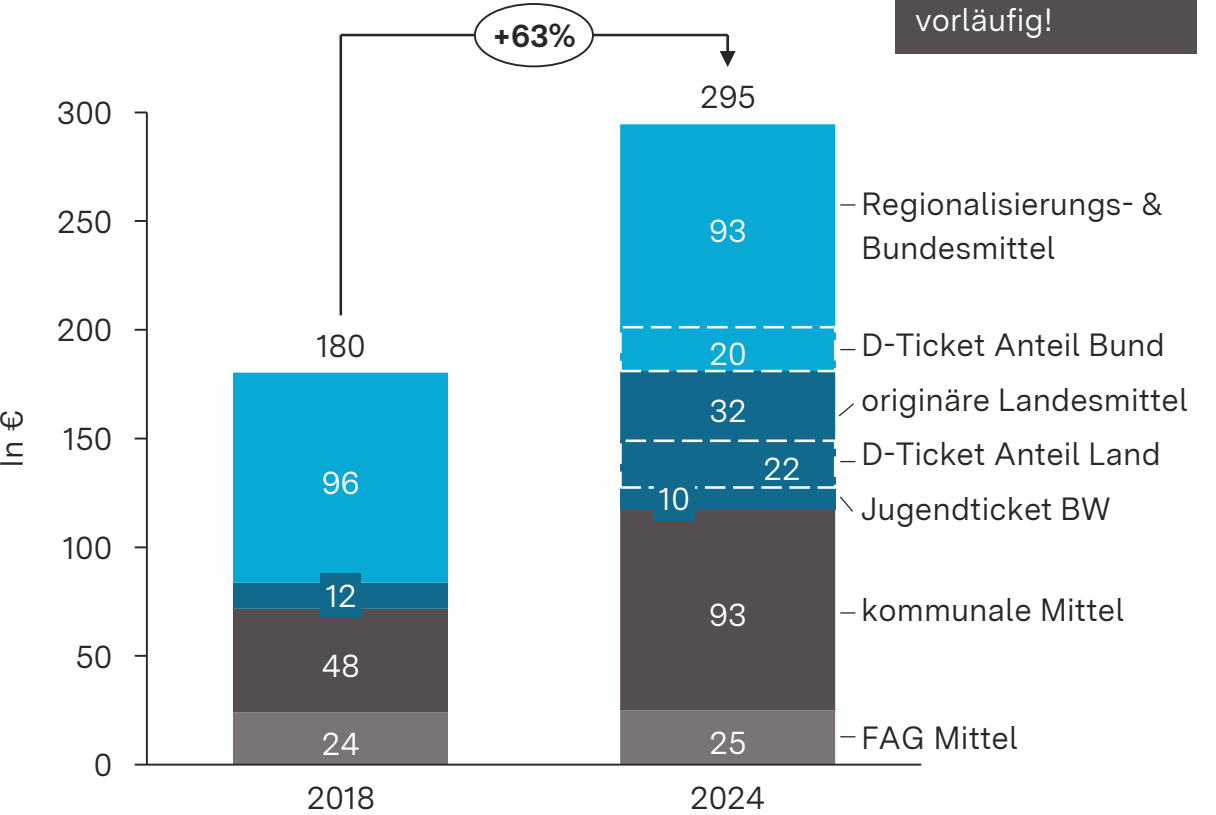
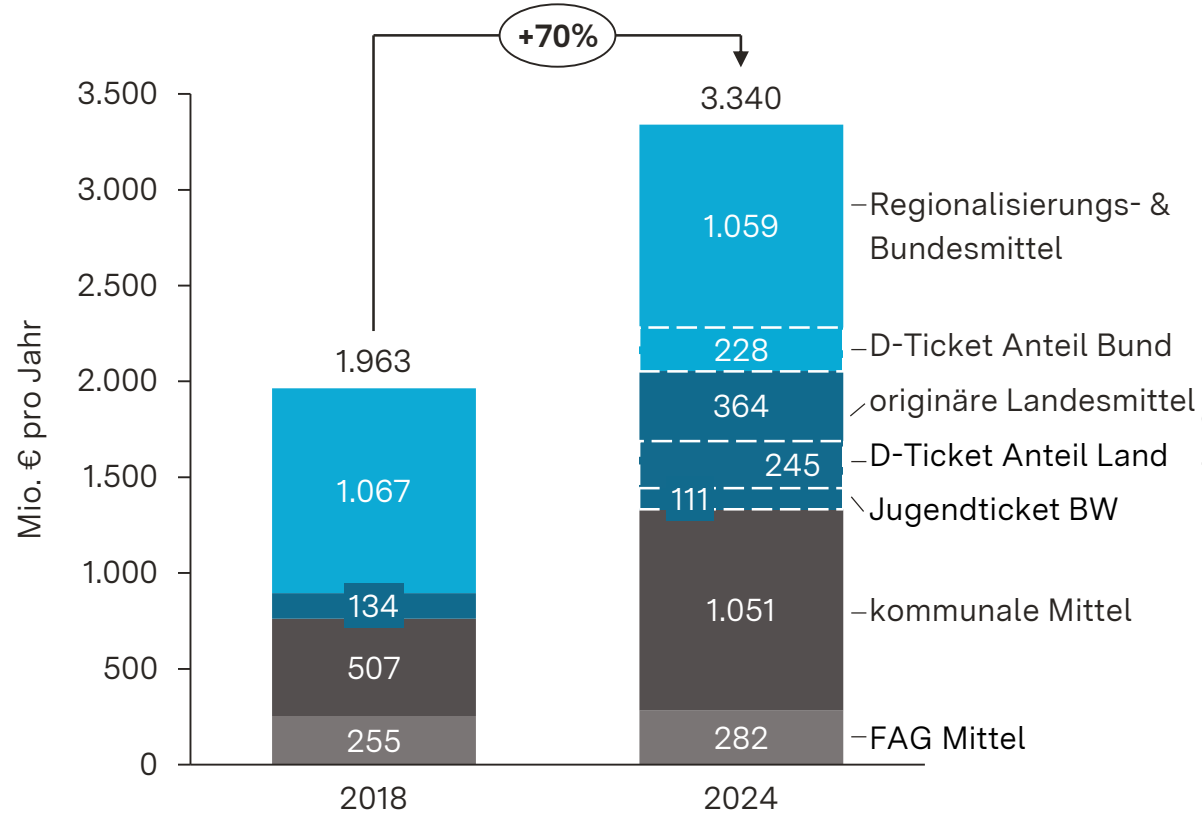
Gesamtnettofinanzierung der öffentlichen Hand, absolut, Methodik ÖV-Finanzierungsreport 2025, nicht preisbereinigt

Gesamtnettofinanzierung der öffentlichen Hand pro Einwohner, Methodik ÖV-Finanzierungsreport 2025, nicht preisbereinigt

absolut

pro Einwohner

2024: Zahlen der Querverbünde vorläufig!



Quelle: ÖV-Finanzierungsreport 2025 (Ramboll Management Consulting 2025); kommunale Ergebnisse basierend auf den Haushaltsplänen der Stadt- und Landkreise (SOLL-Werte), Ergebnisse der kommunalen Querverbünde (IST-Werte), Landes- und Bundeswerte des Landes Baden-Württemberg; Landes- und Bundesförderprogramme als IST-Werte; FAG-Mittel: gemäß §28 (SOLL-Werte) und Zuweisungen nach ÖPNVG §15 (IST-Werte); sonstige Finanzierungen als SOLL-Werte. Für detaillierte Informationen und mögl. Limitationen siehe den vorstehenden Methodik-Bericht des ÖV-Finanzierungsreports 2025.

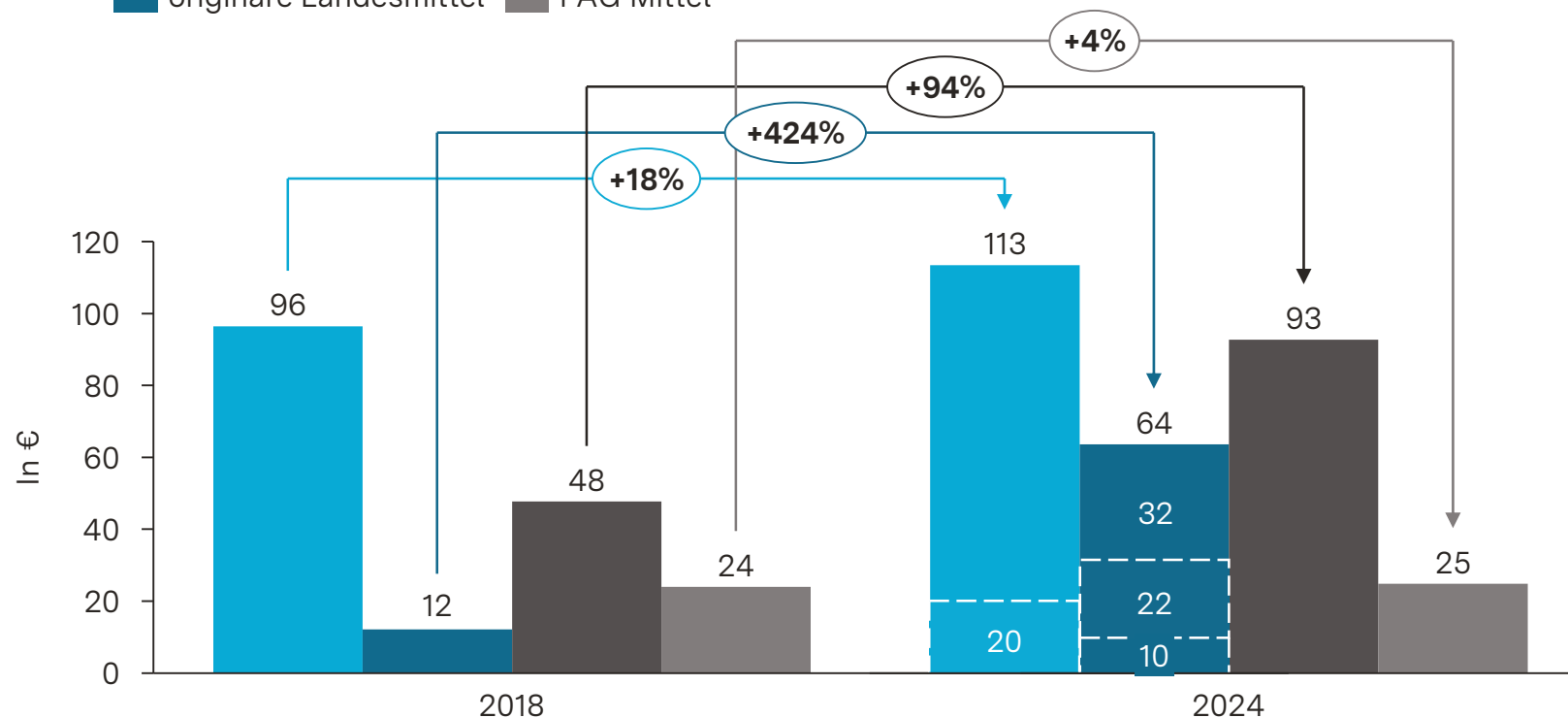
Im Vergleich der Finanzierungsanteile wird ersichtlich, dass insbes. Deutschlandticket-Subventionen sowie Landesmittel und kommunale Mittel maßgeblich zum Gesamtzuwachs beigetragen

Gesamtnettofinanzierung der öffentlichen Hand pro Einwohner, Methodik ÖV-Finanzierungsreport 2025, nicht preisbereinigt, Vergleich der Finanzierungsebenen

Zeitraum: 2019 und 2024

- Regionalisierungs- & Bundesmittel
- D-Ticket Anteil Land
- D-Ticket Anteil Bund
- Jugendticket BW
- originäre Landesmittel
- kommunale Mittel
- FAG Mittel

2024: Zahlen der Querverbünde vorläufig!

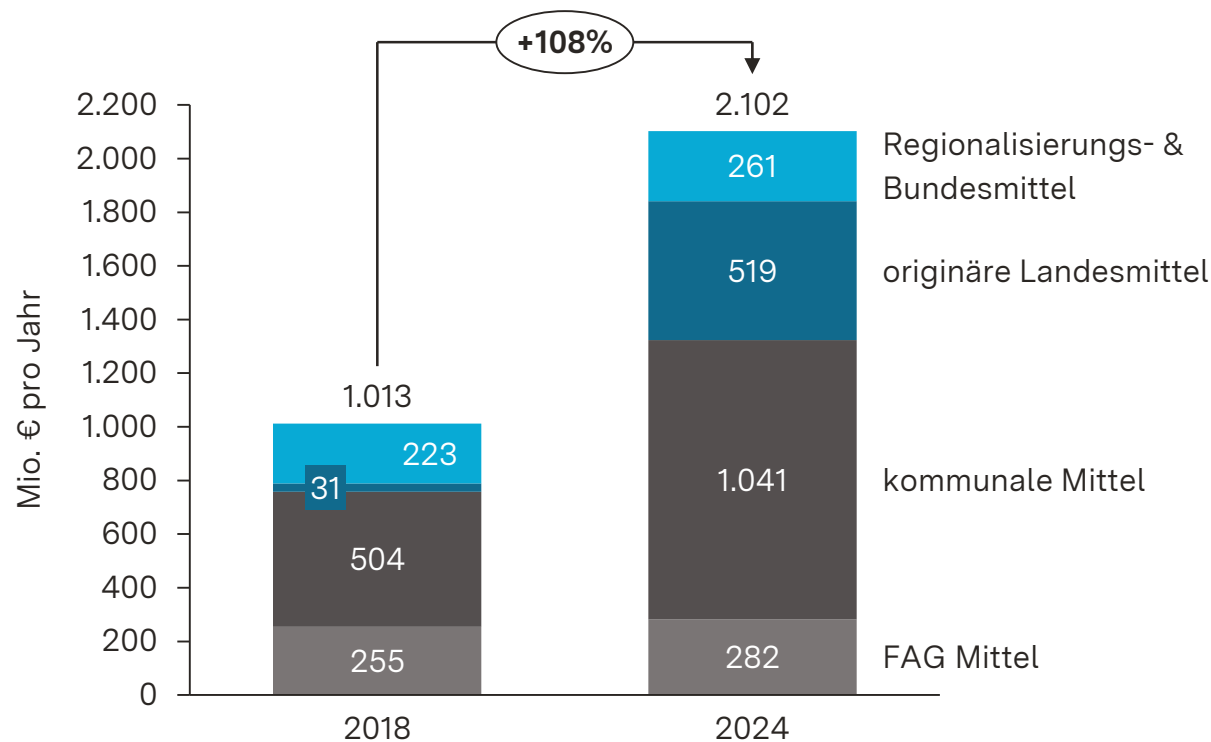


Quelle: ÖV-Finanzierungsreport 2025 (Ramboll Management Consulting 2025); kommunale Ergebnisse basierend auf den Haushaltsplänen der Stadt- und Landkreise (SOLL-Werte), Ergebnisse der kommunalen Querverbünde (IST-Werte), Landes- und Bundeswerte des Landes Baden-Württemberg; Landes- und Bundesförderprogramme als IST-Werte; FAG-Mittel: gemäß §28 (SOLL-Werte) und Zuweisungen nach ÖPNVG §15 (IST-Werte); sonstige Finanzierungen als SOLL-Werte; pro Einwohner entspricht pro Einwohner in Baden-Württemberg. Für detaillierte Informationen und mögl. Limitationen siehe den vorstehenden Methodik-Bericht des ÖV-Finanzierungsreports 2025.

Der Anteil der ÖSPV-Leistungen (Bus, Straßen- und Stadtbahn) an der Gesamtfinanzierung im Verhältnis zum SPNV ist überproportional gestiegen – getrieben durch gestiegene Landes- und kommunale Mittel

Gesamtnettofinanzierung des ÖSPV der öffentlichen Hand, absolut, Methodik ÖV-Finanzierungsreport 2025, nicht preisbereinigt

absolut

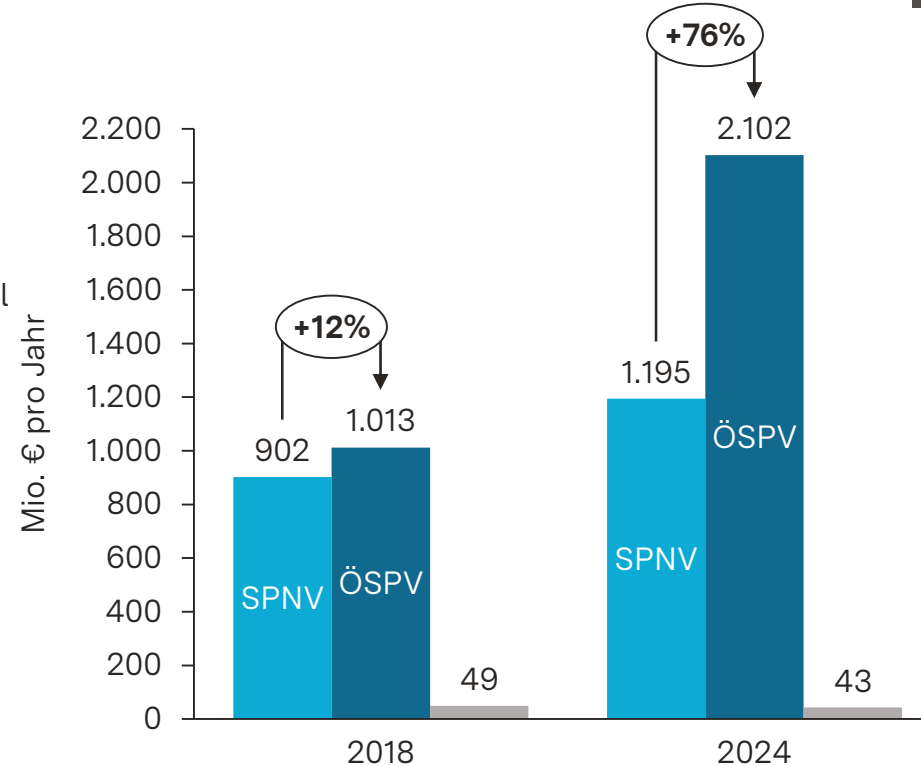


Verwendung der Gesamtnettofinanzierung der öffentlichen Hand, Methodik ÖV-Finanzierungsreport 2025, nicht preisbereinigt

absolut

SPNV ÖSPV nicht zugeordnet

2024: Zahlen der Querverbünde vorläufig!



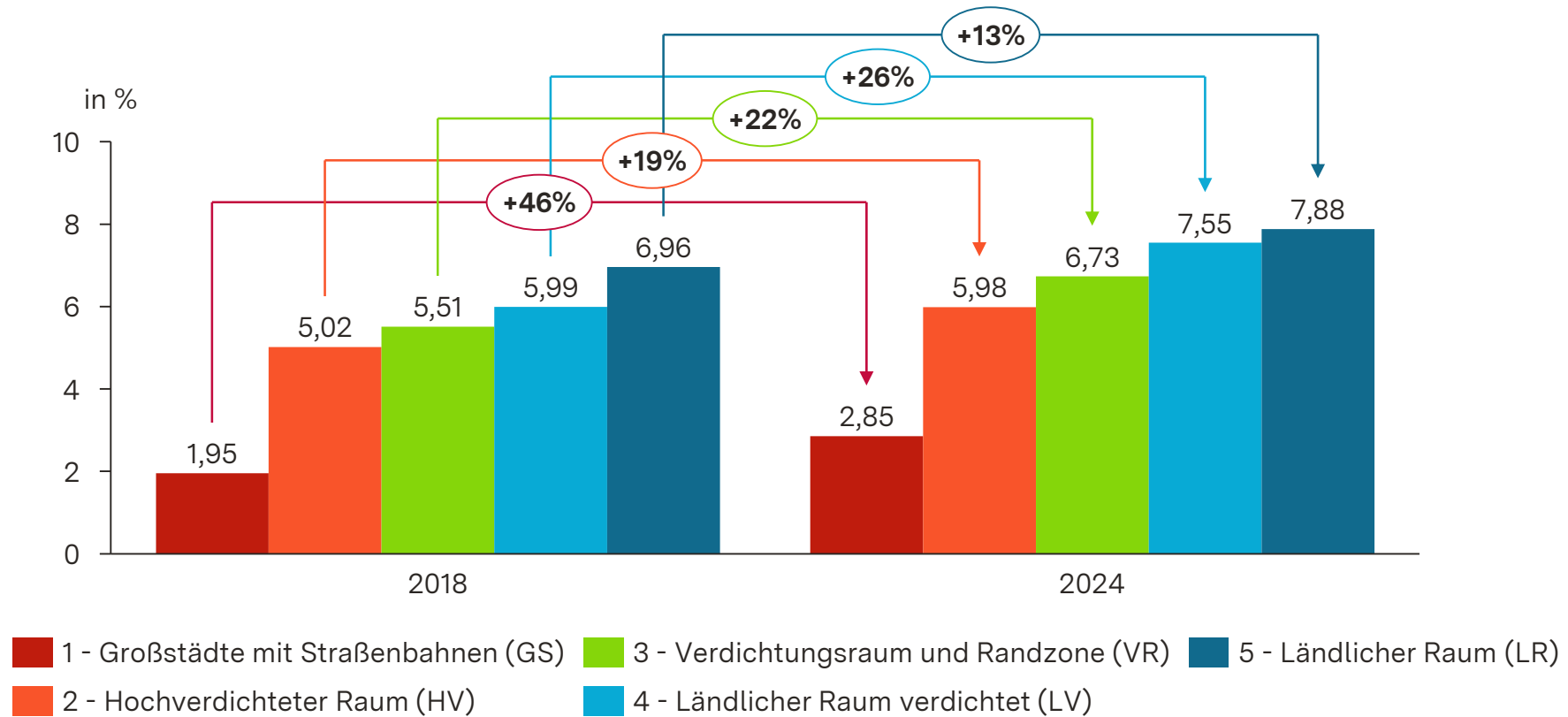
Quelle: ÖV-Finanzierungsreport 2025 (Ramboll Management Consulting 2025); kommunale Ergebnisse basierend auf den Haushaltsplänen der Stadt- und Landkreise (SOLL-Werte), Ergebnisse der kommunalen Querverbünde (IST-Werte), Landes- und Bundeswerte des Landes Baden-Württemberg; Landes- und Bundesförderprogramme als IST-Werte; FAG-Mittel: gemäß §28 (SOLL-Werte) und Zuweisungen nach ÖPNVG §15 (IST-Werte); sonstige Finanzierungen als SOLL-Werte. Für detaillierte Informationen und mögl. Limitationen siehe den vorstehenden Methodik-Bericht des ÖV-Finanzierungsreports 2025.

Hinweis: Die Zuschlüsselung der D-Ticket Zuschüsse (inkl. des Jugendtickets BW) und der Mittel aus dem Corona Rettungsschirm erfolgte auf Basis eines festen Schlüssels (70% ÖSPV; 30% SPNV), vgl. vorstehende Hinweise.

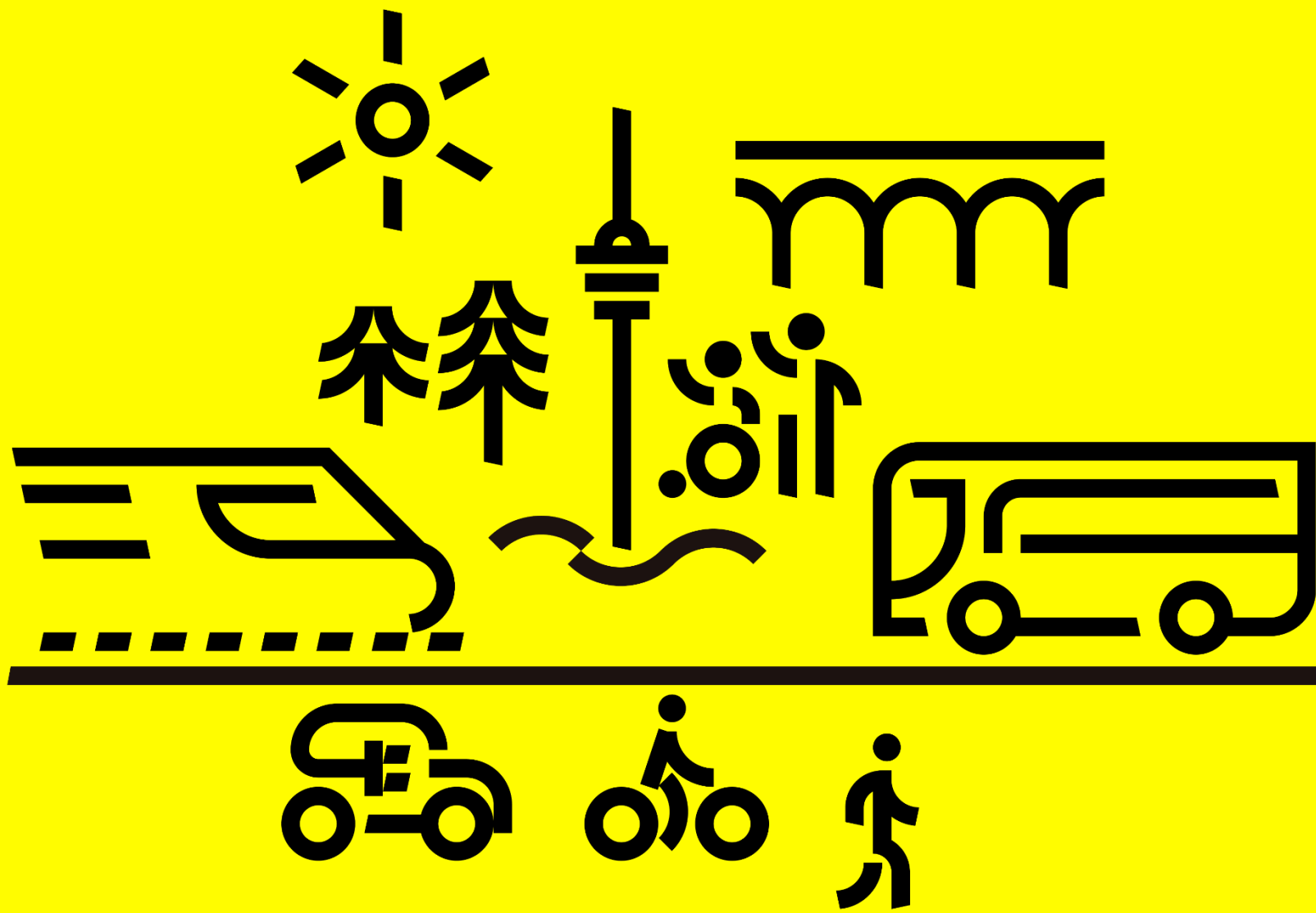
Im Jahr 2024 belaufen sich die ÖV-Aufwendungen der Stadt- und Landkreise im Schnitt auf ca. 6 % des Haushalts, während sie in Großstädten durch den Querverbund niedriger ausfallen

Durchschnittlicher Anteil der ÖV-Aufwendungen am Gesamthaushalt der Land- und Stadtkreise, Methodik ÖV-Finanzierungsreport 2025, **nicht preisbereinigt**, ohne Ausgleichszahlungen im Querverbund, nach Raumtypen

2024: Zahlen der Querverbünde vorläufig!



Quelle: ÖV-Finanzierungsreport 2025 (Ramboll Management Consulting 2025); kommunale Ergebnisse basierend auf den Haushaltsplänen der Stadt- und Landkreise (SOLL-Werte), Ergebnisse der kommunalen Querverbünde (IST-Werte). Für detaillierte Informationen siehe den vorstehenden Methodik-Bericht des ÖV-Finanzierungsreports 2025. Hinweis: Für 2024 lagen zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht alle Datensätze vollständig vor.



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr