



Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH

Warum Bus und Bahn mehr bringen als kosten – Die Gesamtwertschöpfung im ÖPNV

Webinar, 08. Oktober 2026



Wie ist die Lage

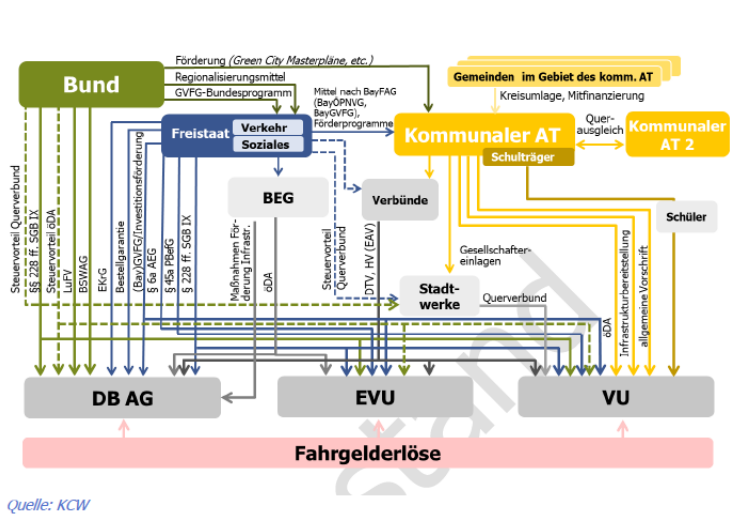


Die Finanzierung im ÖPNV ist komplex, der Kostendeckungsgrad im MVV im deutschen Vergleich bereits relativ hoch und nicht alle Finanzierungsmöglichkeiten sind aktuell ausgeschöpft

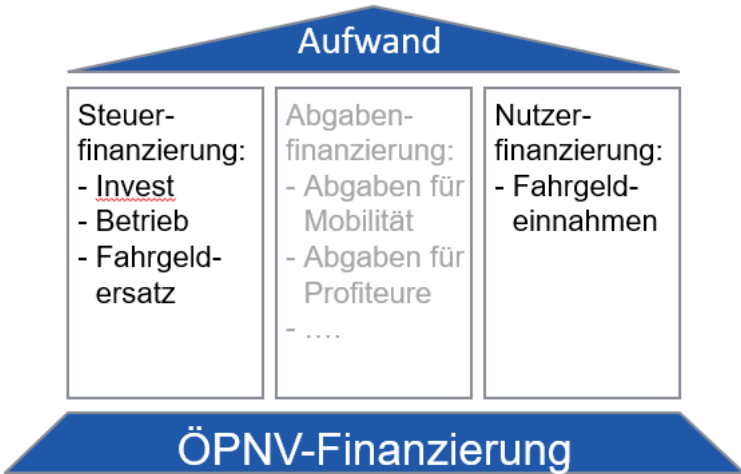
Der ÖPNV in D finanziert sich durch ein komplexes System der Spaghettifinanzierung.

Fahrgelderlöse im MVV sind im deutschen Vergleich bereits relativ hoch.

Es gibt drei Finanzierungs-säulen für den ÖPNV, jedoch nur zwei Säulen werden genutzt.



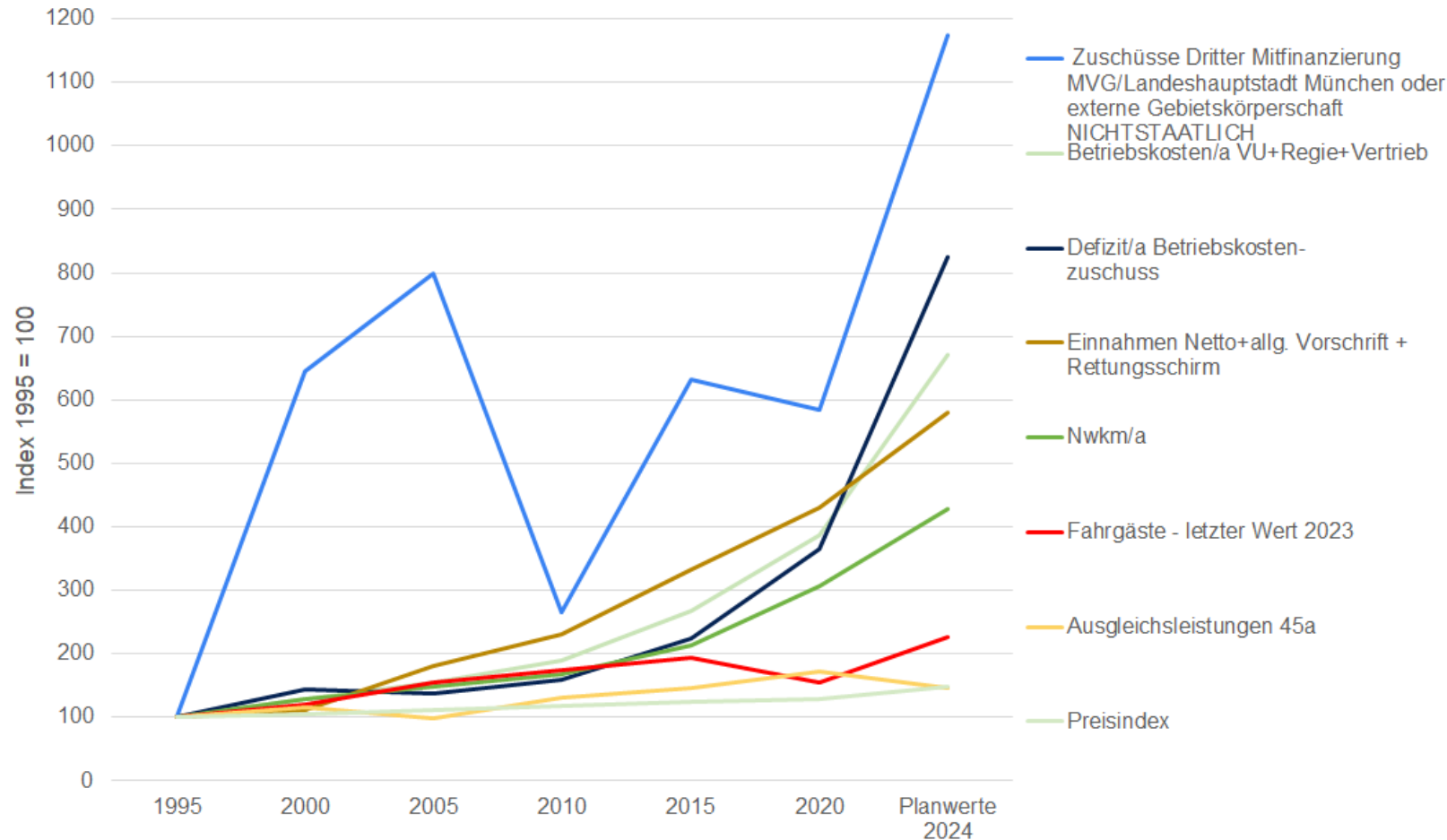
Verbund	München	Hamburg	Berlin
2019			
Einwohner in Mio.	2,96	3,51	6,17
Fläche in qkm	5530	8637	30546
Fahrten in Mio. pro Jahr	736,8	795,5	1570,9
Pkm in Mrd.	7,5	8,1	14,3
Einnahmen in Mio. €	953,2	889,5	1530,7
Einnahmen in €/Ew	322,03	253,42	248,09
Einnahmen in €/qkm	0,17	0,10	0,05
Einnahmen in €/Fahrt	1,29	1,12	0,97
Einnahmen in €/Pkm	0,13	0,11	0,11



➤ Die in die Jahre gekommene Infrastruktur, zunehmender Bevölkerungsdruck und gesetzte Klimaschutzziele machen große Investitionen notwendig.

Finanzierung: Im ÖPNV vor allem ein Kostenthema – als Alternative zum teurer werdenden Autoverkehr wichtig

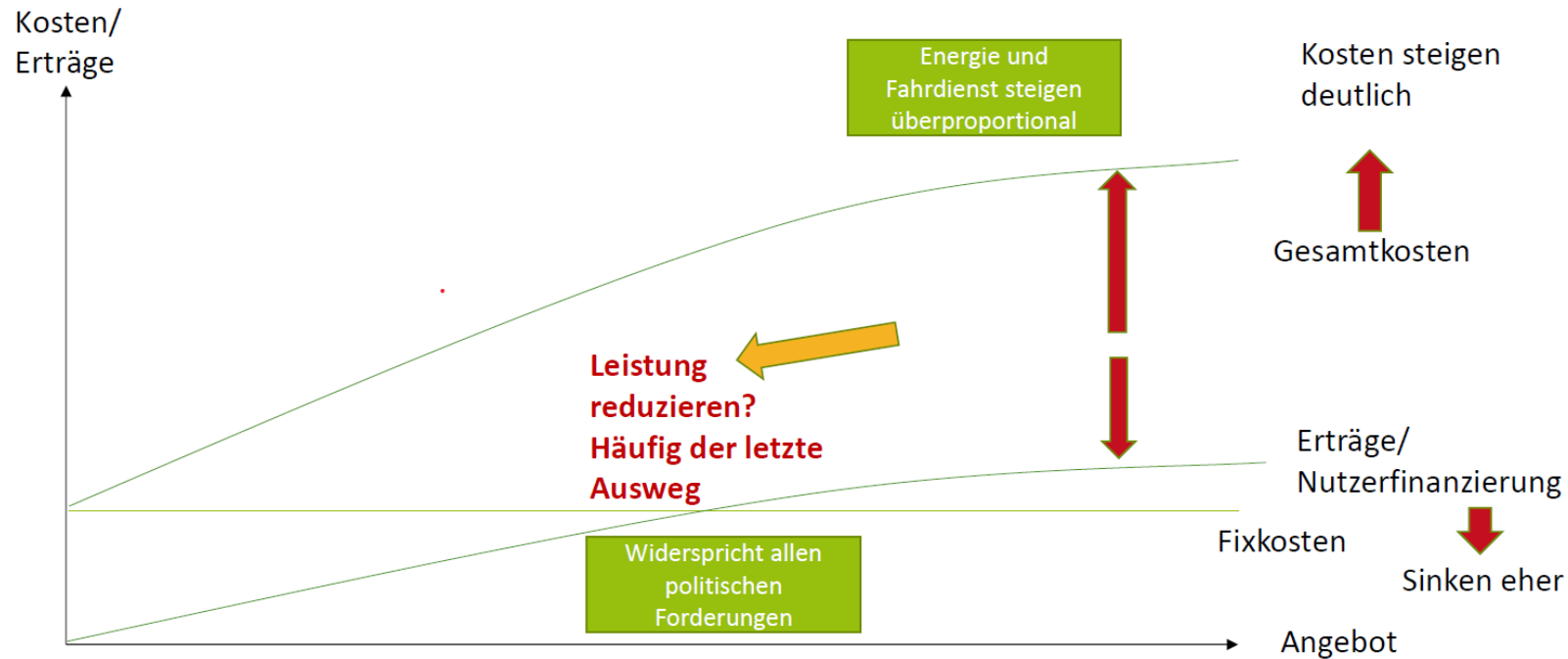
Entwicklung Kenngrößen MVV-Regionalbus



- Derzeitige Finanzierungssituation ist vor allem ein Kostenproblem
- Gerade im Umland leidet der Busverkehr unter schlechter Qualität des Zu- und Abbringers Bahn – mit besser Bahnqualität dürfte Fahrgastschub einhergehen
- Gestiegene Kosten lassen sich nur schwer auf Fahrgäste umlegen
- Finanzierung zu prüfen

Überproportional steigende Kosten – kaum steigende Nutzerfinanzierung

**Kosten steigen, Erträge stagnieren bzw. sinken.
In der Folge explodieren die Defizite geradezu**

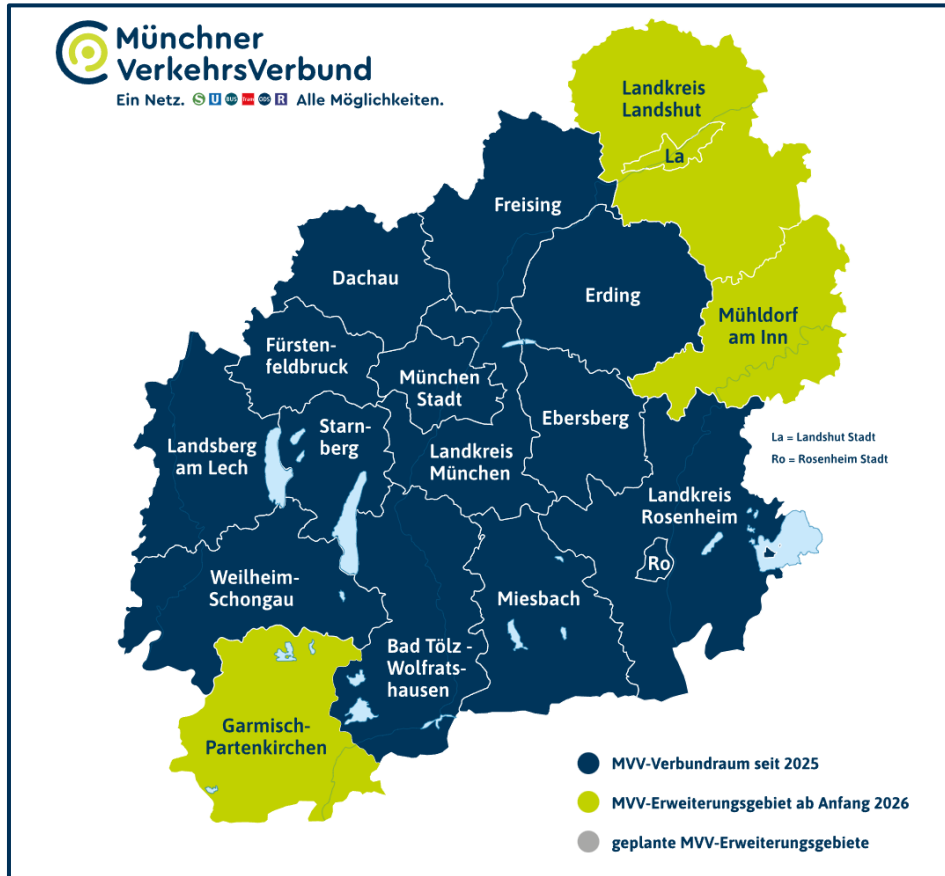


- Defizite explodieren geradezu
- Klassische Restrukturierungsansätze sind, anders als in den 90er Jahren, nicht die Lösung
- Ohne zusätzliche Mittel verbleibt häufig nur der Weg der Leistungsreduktion

Kosten-Nutzen des ÖPNV



Die Wertschöpfungs-Berechnungen wurden für den MVV-Verbundraum vorgenommen



Hier berücksichtigt:

- ⦿ Verbundraum im Jahr 2025
- ⦿ Wertschöpfung und Kosten aus 2019 (analog zur Dt.-weiten Studie)

Ziele der Kurzstudie

Die Untersuchung verfolgt drei zentrale Ziele:

1. **Quantifizierung der Wertschöpfung des ÖPNV im MVV-Gebiet:**

Auf Basis der nationalen Ergebnisse und detaillierten regional-spezifischen Daten werden Kennzahlen für den MVV berechnet, die die Rolle des ÖPNV als wirtschaftlicher Faktor im Raum München sichtbar machen. Dazu gehören sowohl direkte Effekte (z.B. ÖPNV-Unternehmen, Beschäftigte, Dienstleister) als auch indirekte Effekte entlang nachgelagerter Wirtschaftszweige.

2. **Einordnung sektoraler und gesamtwirtschaftlicher Effekte:**

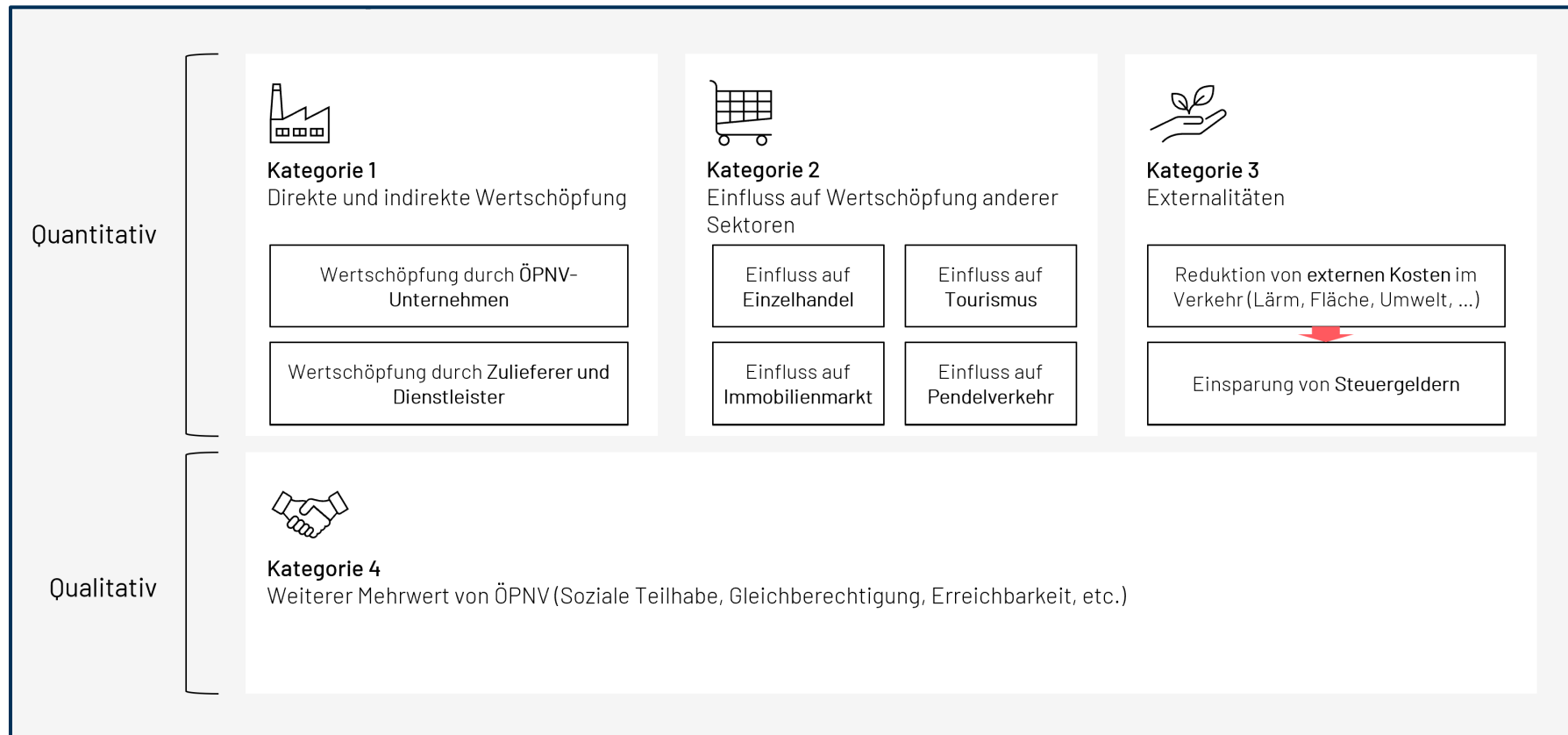
Es wird untersucht, wie der ÖPNV im MVV-Raum andere Bereiche der regionalen Wirtschaft beeinflusst – insbesondere Handel, Tourismus, Immobilienmarkt sowie den Pendlerverkehr. Diese sektoralen Zusammenhänge werden analog zur bundesweiten Studie in das regionale Modell integriert.

3. **Bewertung gesellschaftlicher und externer Effekte:**

Neben betrieblichen und ökonomischen Wirkungen werden Externalitäten wie die Reduktion externer Kosten, CO₂-Einsparungen, Verkehrssicherheit oder Flächenentlastung berücksichtigt. Dies umfasst klar bezifferbare ökonomische Belastungen wie staatliche Ausgaben für CO₂-Zertifikate, Gesundheits- und Reparaturkosten infolge von Verkehrsunfällen oder den öffentlichen Aufwand für straßenbezogene Infrastrukturkosten. Ziel ist es, die gesellschaftliche Gesamtwirkung des ÖPNV auf die Region darzustellen und Einsparpotenziale durch vermiedene Folgekosten sichtbar zu machen.

Die Wertschöpfung des ÖPNV wird in vier Kategorien quantitativ und qualitativ abgebildet

Die Methodik



Im MVV-Gebiet werden fast 6 Mrd. € Wertschöpfung durch den ÖPNV erwirtschaftet

MVV-Gesamt

(Betriebs-) Kosten

1.592 Mio. €

Wertschöpfung (im Mittel)

5.685 Mio. €

Kosten-Nutzen-Verhältnis

1:3,6

Hinweise: alle Werte gelten pro Jahr, Referenzjahr hier 2019 ;
alle Verkehrsträger sind berücksichtigt (inkl. SPNV);
Kosten von 2019 skaliert für das gesamte MVV-Gebiet von 2025



Quelle: Tagesschau Instagram Beitrag vom 15.05.2025

Selbst in strukturell ländlichen Landkreisen – relativ zu ihrer eigenen Wirtschafts- und Bevölkerungsbasis – erzielt der ÖPNV einen bemerkenswert hohen Wertschöpfungsbeitrag

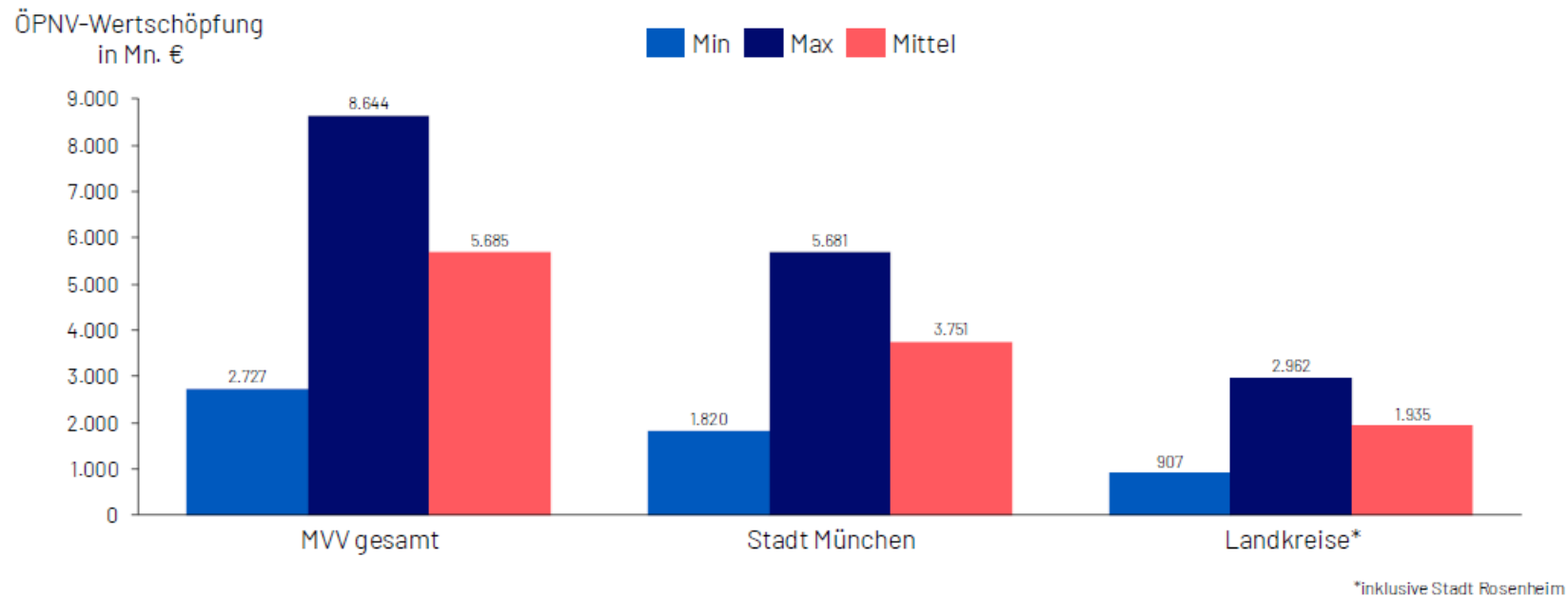
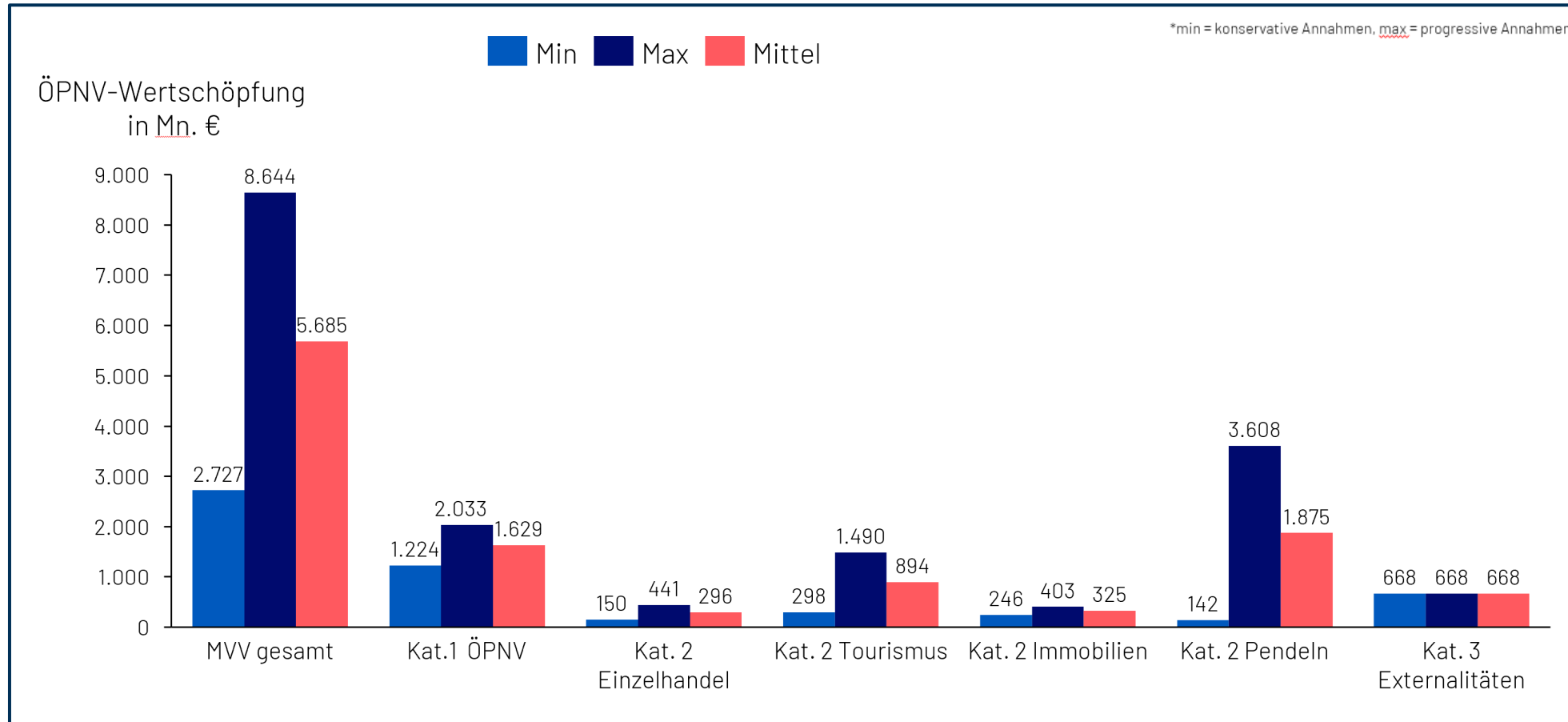


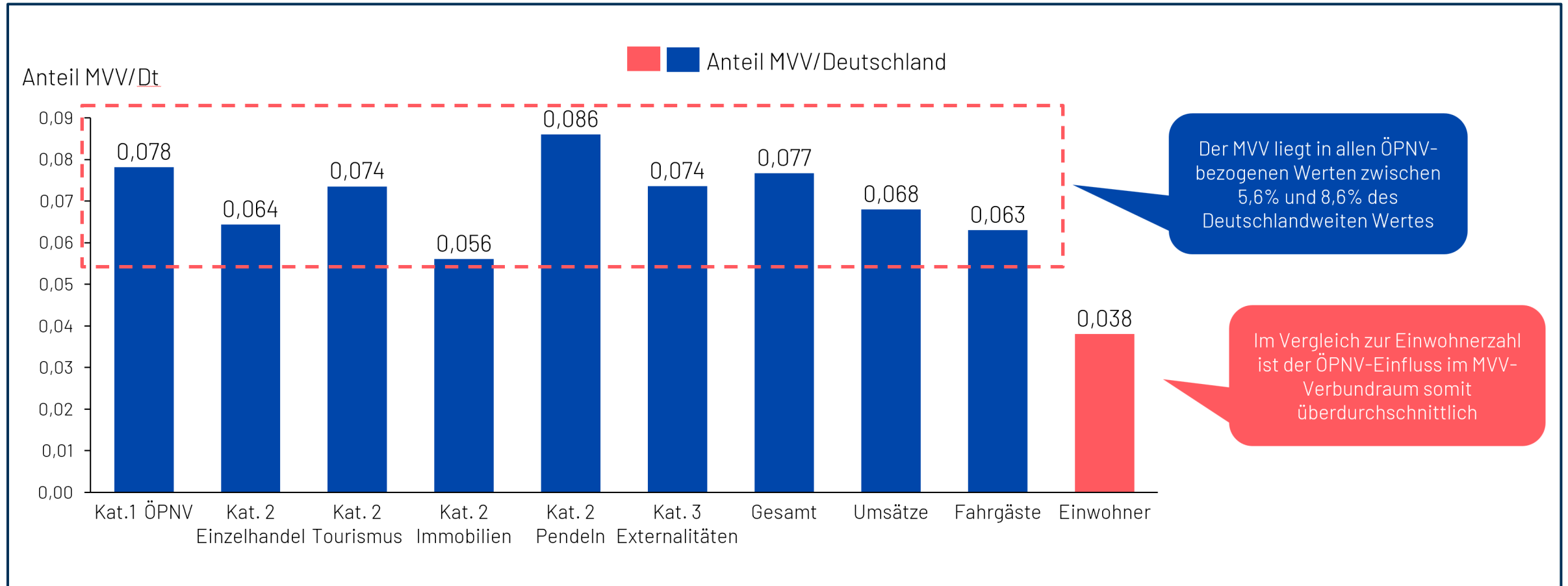
Abbildung 2: Ergebnisse zu der ÖPNV-Wertschöpfung aufgeteilt nach Städten und Landkreisen

Der größte Anteil der Wertschöpfung kommt durch den Effekt auf andere Branchen (Einzelhandel, Tourismus, Immobilien, Pendeln)



Erklärung Spannbreite:
Die Spannbreite ergibt sich daraus, dass ein konservatives Szenario nur jene Wertschöpfung berücksichtigt, die ohne ÖPNV nicht stattfinden würde (z. B. Personen ohne Pkw-Zugang), während das progressive Szenario alle tatsächlich mit dem ÖPNV zurückgelegten Einkaufs- bzw. touristischen Wege einbezieht – und damit den gesamten realen Beitrag des ÖPNV abbildet.

Der MVV ist für knapp 8 % der deutschlandweiten ÖPNV-Wertschöpfung verantwortlich – bei 4 % der Einwohner



Die strukturelle Frage



Ein Kernproblem: Der ÖPNV muss weitgehend alle Betriebskosten tragen – der Nutznießer zahlt nur anteilig indirekt

- Der ÖPNV wird mittlerweile zu 50% vom Bund, den Ländern und den Kommunen finanziert – in knappen Kassen führt dies zu Einsparungen
- Die direkten Nutznießer vom ÖPNV beteiligen sich nur indirekt daran (höhere Gewerbesteuer, Grundsteuer), aber nicht direkt
- Effekte für öffentliche Hand daher nicht direkt erkennbar

- **Der ÖPNV ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor:** Seine Wirkung im MVV-Raum geht deutlich über die reine Mobilitätsbereitstellung hinaus und stärkt Wirtschaft, Beschäftigung und regionale Entwicklung.
- **Die gesamte Wertschöpfung liegt bei rund 5,685 Mrd. € pro Jahr:** Damit erzeugt der ÖPNV einen erheblichen volkswirtschaftlichen Nutzen für München und die umliegenden Landkreise.
- **Jeder eingesetzte Euro erzeugt rund 3,60 € wirtschaftlichen Nutzen:** Den jährlichen Betriebskosten von rund 1,592 Mrd. € steht eine Wertschöpfung von 5,685 Mrd. € gegenüber, was einem **Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1:3,6** entspricht.
- **Der MVV-Raum hat bundesweit überdurchschnittliche Bedeutung:** Rund **8 % der deutschlandweiten ÖPNV-Wertschöpfung** entfallen auf den MVV, bei den untersuchten Einzelwirkungen liegen die Anteile zwischen 5,6 und 8,6 %.
- **Besonders wichtig ist der ÖPNV für den Arbeitsmarkt und Pendelverkehr:** Die Wirkung ist hier überproportional hoch. Der ÖPNV ermöglicht die starken Pendlerverflechtungen zwischen München und dem Umland und trägt damit wesentlich zur Funktionsfähigkeit des regionalen Arbeitsmarkts bei.
- **Die hohe Wirkung hat strukturelle Gründe:** Hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, intensive Pendlerströme und ein vergleichsweise hoher ÖPNV-Anteil bei wichtigen Wegezwecken verstärken die wirtschaftliche Hebelwirkung in der Metropolregion München.
- **Die Wertschöpfung muss durch weitere Investitionen gesichert werden:** Der heutige Nutzen ist Ergebnis langfristiger Infrastrukturinvestitionen, verlässlicher Finanzierung und politischer Prioritätensetzung. **Kontinuierliche Investitionen in Kapazität, Qualität und Angebotsausbau sind notwendig**, damit der ÖPNV seine wirtschaftliche und gesellschaftliche Wirkung erhalten und weiter steigern kann.



Gemeinsam mehr bewegen!