

ABGEHÄNGT

Wo in Ländern und Kommunen Bus- und Bahnangebote fehlen –
eine Datenanalyse



Abgehängt

Wo in Ländern und Kommunen Bus- und Bahnangebote fehlen – eine Datenanalyse

Autor:innen

Benjamin Gehrs

Lena Donat

Datenanalyse: Plan4Better GmbH

Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace arbeitet international und kämpft mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Rund 620.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.

Impressum

Greenpeace e.V. Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, T 040 30618-0 **Pressestelle** T 040 30618-340, F 040 30618-340, presse@greenpeace.de, greenpeace.de **Politische Vertretung Berlin** Marienstraße 19–20, 10117 Berlin, T 030 308899-0 **V.i.S.d.P.** Lena Donat **Gestaltung** Daniel Müller **Foto** Titel: © shutterstock **Stand** 03 / 2025

Inhalt

1.	Zusammenfassung	4
2.	Einleitung	6
3.	Güteklassen als Gradmesser für ÖPNV-Qualität	7
4.	Vergleich der ÖPNV-Qualität in den Bundesländern	10
5.	ÖPNV-Qualität auf Ebene der Landkreise	12
	5.1 Vergleich der Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg	15
	5.2 Flop 10 der Landkreise	16
	5.3 Top 10 der ländlich geprägten Landkreise	17
	5.4 Top 10 der Städte	18
6.	Greenpeace Forderungen	19
7.	So haben wir gerechnet	20
	Quellen	21

1. Zusammenfassung

Die vorliegende Studie gibt einen deutschlandweiten Überblick über die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV). Sie ermittelt für die rund 11.000 Gemeinden in Deutschland und daraus abgeleitet für alle Landkreise und Bundesländer, wie viele Menschen Zugang zu öffentlichem Nahverkehr (ÖPNV) einer definierten Güteklasse (A-F) haben. Die wichtigsten Ergebnisse:

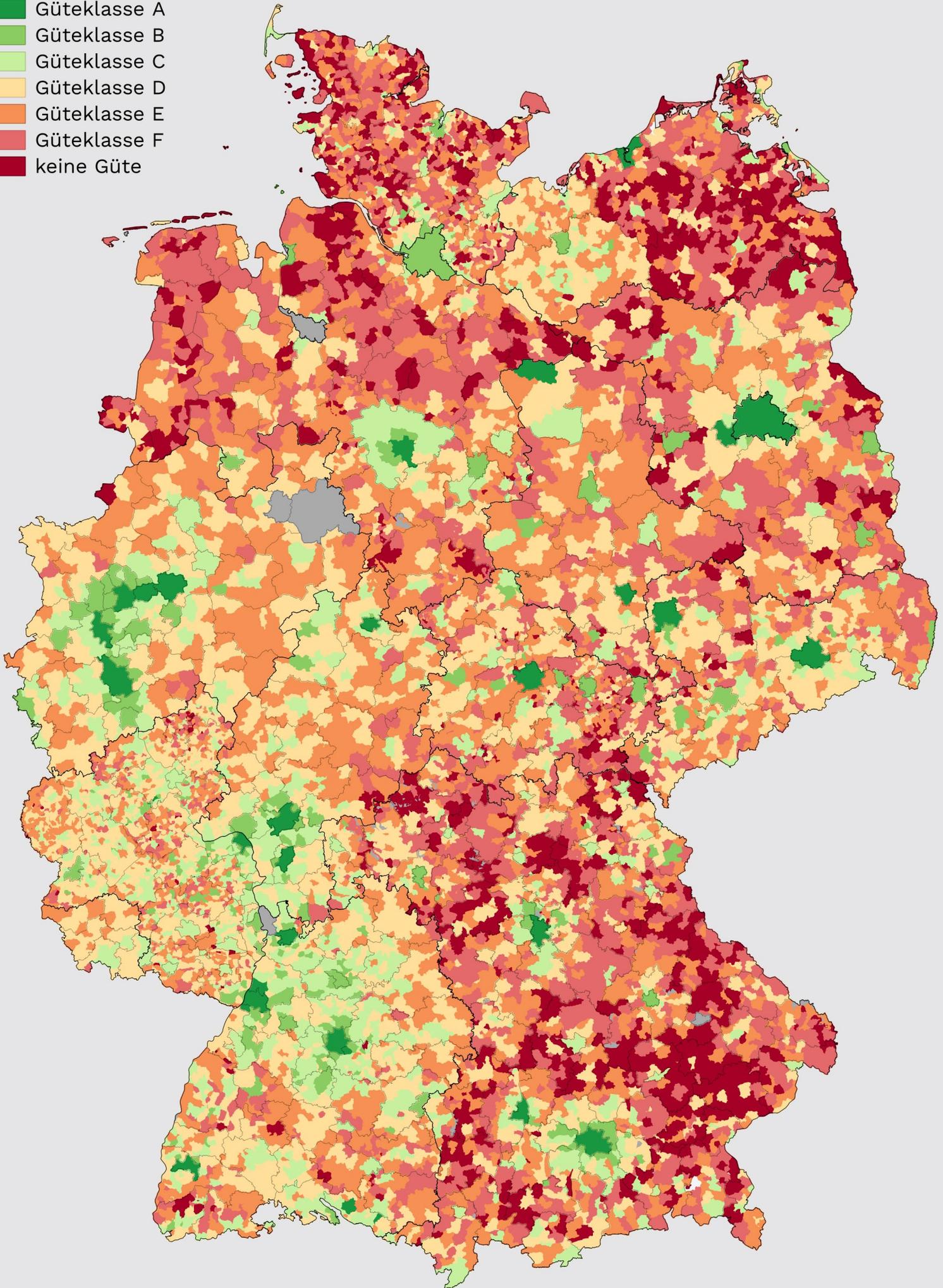
- ▶ Ein Fünftel der Menschen im Land (rund 20 Prozent) lebt mit ÖPNV der schlechtesten Güteklassen (E und F); für weitere knapp sieben Prozent der Bevölkerung ist der ÖPNV sogar zu schlecht für eine Kategorisierung ("keine Güte").
- ▶ Zwischen den Flächenländern existieren große Unterschiede: Während in Nordrhein-Westfalen rund 18 Prozent der Bevölkerung sehr schlechten ÖPNV haben, liegt der Anteil in Niedersachsen mit 42 Prozent mehr als doppelt so hoch.
- ▶ Es gibt ein starkes Stadt-Land-Gefälle: In kreisfreien Großstädten ist das ÖPNV-Angebot für rund 78 Prozent gut oder sehr gut (Güteklassen A-B), nur 1,3 Prozent der Bevölkerung leben dort mit sehr schlechtem ÖPNV. In dünn besiedelten ländlichen Kreisen hingegen leben nur 11 Prozent in Bereichen mit Güteklasse A oder B, 52 Prozent sind vom ÖPNV abgehängt (Güteklassen E-F, keine Güte).
- ▶ Auch in strukturell ähnlichen Landkreisen liegt die ÖPNV-Qualität weit auseinander: Während in Bad Kreuznach (Rheinland-Pfalz) nur 15 Prozent der Bevölkerung vom ÖPNV abgehängt sind (Güteklasse E-F, keine Güte), liegt der Wert im Landkreis Leer (Niedersachsen) bei 87 Prozent.
- ▶ Für die Unterschiede auf Ebene der Bundesländer und Landkreise sind unter anderem die finanzielle Ausstattung und politische Rahmenbedingungen verantwortlich.

Für die vorliegende Auswertung hat das auf Verkehrsplanung spezialisierte Analysehaus Plan4Better im Auftrag von Greenpeace die aktuellen Fahrplandaten für das Jahr 2025 analysiert und die ÖPNV-Güteklassen auf Gemeinde- und Landkreisebene ermittelt.

Die Daten auf Landkreis- und Gemeindeebene wurden von Greenpeace in einer interaktiven Karte aufbereitet:
<https://maps.greenpeace.org/maps/gpde/oepnv-qualitaet/>

ÖPNV-Güteklasse

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



2. Einleitung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in Deutschland Teil der Daseinsvorsorge. Der Begriff beschreibt die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit als lebensnotwendig erachteten Gütern. Die Daseinsvorsorge leitet sich ab aus dem im Grundgesetz verankerten Sozialstaatsprinzip (Artikel 20, Absatz 1 und Artikel 28, Absatz 1, Satz 1).¹

Für die Menschen ist Mobilität ein wichtiger Teil des Lebens: Sie ist Voraussetzung, um zur Schule oder zur Arbeit zu kommen, Einkäufe zu erledigen, Ärzt:innen aufzusuchen, das Theater zu besuchen, Freund:innen und Verwandte zu treffen. Ein gutes ÖPNV-Angebot trägt dazu bei, Chancengleichheit für alle Bevölkerungsgruppen herzustellen und die Lebensverhältnisse in Stadt und Land anzunähern.

Laut Regionalisierungsgesetz ist die „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs“ Aufgabe der Bundesländer. Die Länder wiederum bestimmen Aufgabenträger, die Nahverkehrspläne im zuständigen Bereich erarbeiten. In den meisten Bundesländern haben kreisfreie Städte und Landkreise die Verantwortung für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV), während die Länder für Finanzierung und Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zuständig sind.²

Bislang existiert kein einheitliches Verständnis davon, was eine „ausreichende Daseinsvorsorge“ ist. Auch deshalb gibt es große regionale Unterschiede im Nahverkehrsangebot. Die abgewählte Ampel-Regierung hatte sich in ihrem Koalitionsvertrag 2021 das Ziel gesetzt, gemeinsam mit Ländern und Kommunen die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern und „Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume“ zu definieren. Bis zum Koalitionsbruch ist das nicht passiert.

Grundsätzlich prägt ein deutliches Stadt-Land-Gefälle das ÖPNV-Angebot: Wegen der höheren Siedlungsdichte lassen sich Verkehrsströme in urbanen Räumen besser bündeln als in ländlichen. Es ist schlicht leichter, neue Bus- und Bahnstrecken dort mit Fahrgästen zu füllen, wo viele Menschen in der Nähe von Haltestellen leben. Ungleich schwerer ist es, einen dichten ÖPNV-Takt in Gegenden zu etablieren, in denen die Wege lang und die Menschen teils seit Jahrzehnten vom Auto abhängig sind.

Aber Stadt ist nicht gleich Stadt, Dorf nicht gleich Dorf: Auch Regionen mit ähnlicher Siedlungsdichte weisen sehr unterschiedliche ÖPNV-Qualitäten auf. Das liegt teilweise an den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln, teilweise aber auch daran, wie der öffentliche Nahverkehr organisiert ist und welche Prioritäten die Politik setzt.

So variieren die für den ÖPNV eingesetzten Gelder (Bundes-, Landes und kommunale Mittel) zwischen den Bundesländern deutlich: Während in Niedersachsen 2022 insgesamt 164 Euro pro Kopf für den ÖPNV ausgegeben wurden, flossen in Brandenburg 309 Euro pro Einwohner:in in den ÖPNV. In Berlin waren es sogar 463 Euro pro Kopf.³ Allerdings hat der Berliner Senat den ÖPNV-Etat Ende 2024 um knapp 100 Millionen Euro gekürzt.⁴

Während in weiten Teilen der Republik die Konzepte für den ÖPNV die gleichen sind wie vor 30 Jahren, setzen einige Regionen auf neue Lösungen. Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, das Saarland und Teile Thüringens haben zur Angleichung der Lebensverhältnisse in den letzten Jahren sogenannte PlusBus-Linien eingeführt, die in ländlichen Räumen einen Stundentakt an Werktagen garantieren.⁵ Baden-Württemberg zielt mit seiner „ÖPNV-Strategie 2030“ auf Mindeststandards im gesamten Bundesland. Andernorts setzen die Verantwortlichen vermehrt auf On-Demand-Verkehre, so beispielsweise in der Region Hannover mit dem Erfolgsmodell „Sprinti“.⁶

Neue Konzepte und Mindeststandards für den ÖPNV in Deutschland sind dringend nötig: Rund ein Viertel der Bevölkerung ist derzeit vom öffentlichen Nahverkehr faktisch abgehängt. Für diese Menschen reicht das Bus- und Bahnangebot für eine sinnvolle Nutzung nicht aus. An manchen Orten fährt nur der Schulbus, an anderen nicht einmal der.

Die Folge: Ein schlechtes ÖPNV-Angebot zwingt Menschen dazu, Auto zu fahren. Wer sich das eigene Auto finanziell nicht leisten kann, keinen Führerschein besitzt oder wegen gesundheitlicher Einschränkungen nicht Auto fahren kann oder darf, ist auf die Gunst autofahrender Mitmenschen angewiesen - oder kommt schlicht nicht vom Fleck.

In Deutschland besitzen aktuell 54 Millionen Menschen einen Führerschein.⁷ Das bedeutet im Umkehrschluss, dass mehr als ein Drittel der gesamten Bevölkerung - etwa 30 Millionen Menschen - über keine Fahrerlaubnis verfügt.⁸ Etwa jeder fünfte Haushalt in Deutschland besitzt kein eigenes Auto, in ländlichen Gebieten immerhin noch jeder zehnte.⁹

Doch selbst wer ein Auto besitzt, für den sind Unterhalt und Betrieb erhebliche Kostenfaktoren. Ärmere Haushalte geben 9,3 Prozent ihres Haushaltseinkommens für Mobilität aus (fast ausschließlich das Auto), im Gegensatz zu nur 5,4 Prozent im obersten Einkommensquintil.¹⁰ Die Situation droht sich ab 2027 noch zu verschärfen, wenn mit der Einführung des europäischen Emissionshandels ETS2 Benzin und Diesel deutlich teurer werden dürften.¹¹

Ein flächendeckend verbessertes ÖPNV-Angebot könnte verhindern, dass noch mehr Menschen Mobilitätsarmut erfahren. Statt einem Angebotsausbau drohen dem ÖPNV aktuell aber vielerorts Streichungen. Immer mehr Bundesländer und Landkreise warnen, dass sie Bus- und Bahnverbindungen wegen knapper Kassen, steigender Kosten und fehlendem Personal verringern müssen.¹²

Die vorliegende Studie gibt einen deutschlandweiten Überblick über die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs. Sie analysiert auf Ebene der Bundesländer, Landkreise und Gemeinden, in welchen Teilen Deutschlands es beim ÖPNV besonders viel Nachholbedarf gibt und wie groß der Anteil derjenigen Menschen ist, die in den einzelnen Regionen von Bus und Bahn abgeschnitten sind.

3. Güteklassen als Gradmesser für ÖPNV-Qualität

Wie misst man, ob der Nahverkehr in einer Gemeinde oder einem Landkreis gut oder schlecht ist? Für die ÖPNV-Qualität gibt es viele Kriterien: Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen misst sie anders als die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen oder die Verbraucherzentrale Bundesverband. Die europäische Norm EN 13816 wertet die Qualität des öffentlichen Verkehrs als Grad der Kundenzufriedenheit und zählt ganze acht Dimensionen, mit denen sich das Qualitätsniveau abbilden lässt, darunter Zugänglichkeit, Informationsbereitstellung, Komfort, Sicherheit und Umwelteinflüsse.¹³

Von übergeordneter Bedeutung ist jedoch die Verfügbarkeit des ÖPNV, konkret der Umfang des Angebots in Bezug auf ein geografisches Gebiet, die Häufigkeit der Verbindungen und die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel. Die Verfügbarkeit bestimmt darüber, ob und in welchem Maße ein ÖPNV-Angebot für Menschen an einem bestimmten Ort überhaupt nutzbar ist.

Die Bestimmung der Verfügbarkeits-Qualität ist dabei von der Kombination der drei Merkmale abhängig: Nähe zur Haltestelle, Art des Verkehrsmittels und Häufigkeit der Abfahrten. Ein dichtes Haltestellennetz sorgt zwar dafür, dass viele Menschen über einen nahe gelegenen Einstiegspunkt zum ÖPNV verfügen. Fährt dort allerdings nur selten ein Bus, bleibt das Angebot unattraktiv. Ein halbstündiger Takt bei S- oder U-Bahn ist wiederum höher zu bewerten als der Zugang zu einer Buslinie mit derselben Taktung. Entsprechend werden längere Fußwege in Kauf genommen, um die Haltestelle zu erreichen.

Für eine ganzheitliche Bewertung der ÖPNV-Verfügbarkeit ist es daher zielführend, die drei genannten Kriterien zu einem einzigen Indikator zusammenzuführen. Österreich und die Schweiz verwenden schon lange sogenannte Güteklassen zur Analyse des Bus- und Bahnangebots. Die Denkfabrik Agora Verkehrswende hat die Methodik

der südlichen Nachbarn 2023 leicht angepasst und auf dieser Grundlage die auf Erreichbarkeitsanalysen spezialisierte Plan4Better GmbH erstmals das ÖPNV-Angebot in Deutschland untersuchen lassen.¹⁴

Für die Ermittlung der Güteklasse - eine Art Schulnote von A bis F - wird zunächst die Qualität einer Haltestelle nach Art des Verkehrsmittels und Häufigkeit der Abfahrten bewertet. Je höher die Taktung und umso attraktiver die Verkehrsmittel, desto besser die Einstufung. Anschließend werden um die Haltestellen Radien in verschiedenen Größen gelegt. Auf Basis der Einstufung der Haltestellen werden nun die Güteklassen bestimmt: Je größer der Radius und damit die Entfernung zur Haltestelle, desto niedriger die Güteklasse.

Zusammen mit Zensusdaten auf Gebäudeebene lässt sich so ermitteln, wie viele Menschen in welcher Distanz zur Haltestelle leben und welcher Güteklasse sie somit zuzurechnen sind. Die beste Güteklasse A bedeutet beispielsweise, dass in 500 Metern Entfernung zum Wohnort eine S-Bahn oder U-Bahn mit einem Takt von weniger als 10 Minuten fährt. Güteklasse F ist die schlechteste Kategorie und nicht viel mehr als eine reine Basisversorgung: Lebt eine Person im Umkreis bis 300 Meter zu einer Bushaltestelle, an der im Stunden- bis Zweistundentakt ein Bus fährt, fällt sie in diese Kategorie. Bei einem noch schlechteren Angebot wird von "keine Güte" ausgegangen.¹⁵

Die vorliegende Veröffentlichung basiert auf dem von Agora Verkehrswende modifizierten System der Güteklassen. Güteklasse D gilt dabei als "Richtwert für ein gutes Mindestangebot"¹⁶. Als "abgehängt" sind in dieser Studie daher all jene Menschen definiert, die mit einer ÖPNV-Versorgung der schlechtesten Güteklassen E und F leben oder bei denen keine Güteklasse für den ÖPNV festgestellt werden kann. Es wird davon ausgegangen, dass eine solche unzureichende Versorgung keinen Anreiz zur regelmäßigen Nutzung des ÖPNV bietet und der öffentliche Nahverkehr keine konkurrenzfähige Alternative zum Auto darstellt.

Etwa jede:r fünfte Deutsche hat derzeit einen sehr guten Zugang zum ÖPNV (Güteklasse A). Ähnlich viele Deutsche haben jedoch auch einen sehr schlechten ÖPNV-Zugang (Güteklassen E und F). Weitere knapp 7 Prozent werden von den sechs Güteklassen nicht erfasst und fallen in die Kategorie "Keine Güte" (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Einteilung der Einwohner:innen in Deutschland nach ÖPNV-Güteklassen

(Differenz zu Gesamtbevölkerung von 83,6 Millionen: fehlerhafte Daten aus einzelnen Städten und Kreisen)

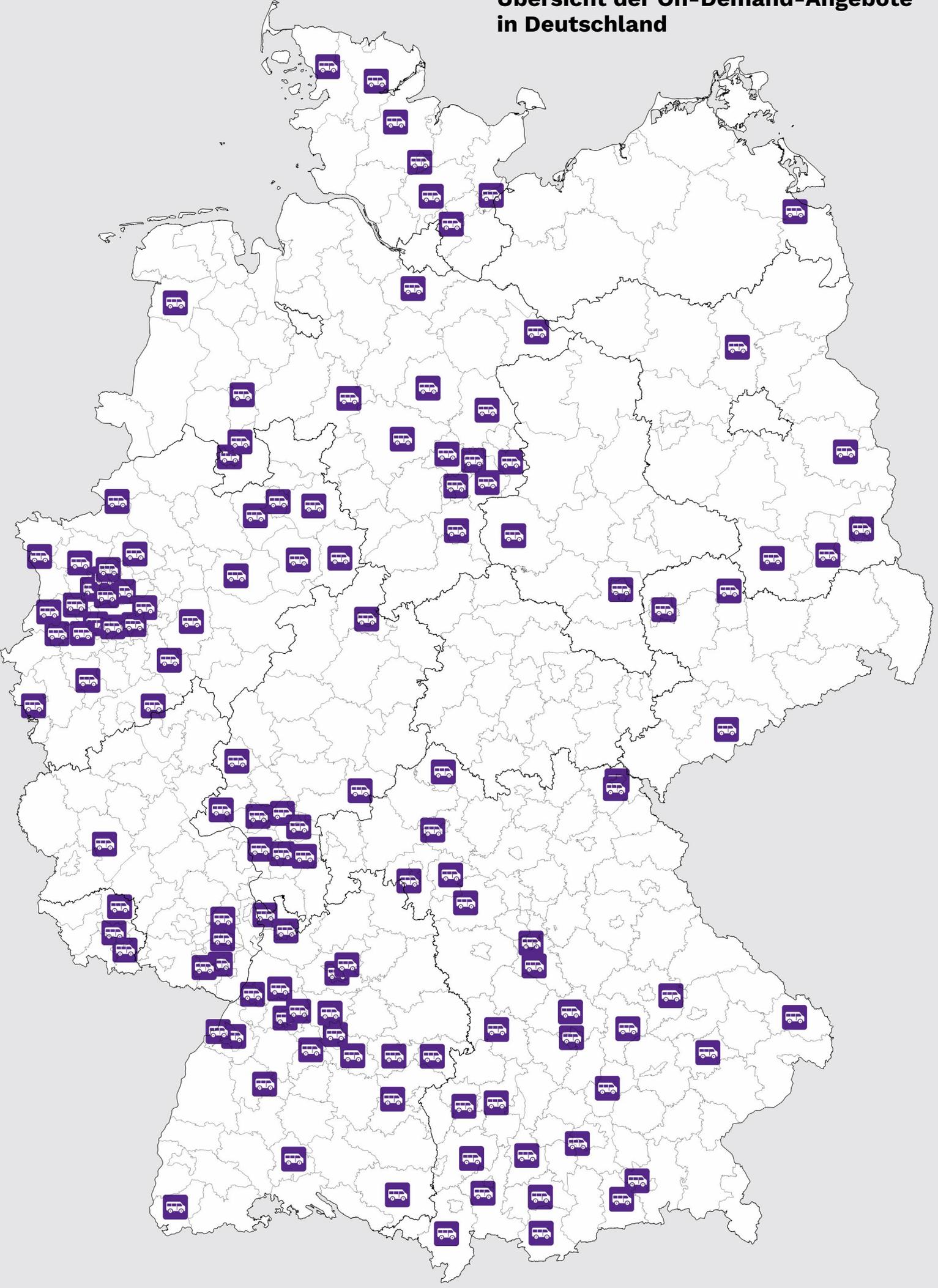
Güteklasse	A	B	C	D	E	F	Keine Güte
Einwohner	16.144.221	12.934.276	15.214.501	15.349.323	9.524.222	6.340.030	5.451.905
Anteil	19,9 %	16,0 %	18,8 %	19,0 %	11,8 %	7,8 %	6,7 %

Für die vorliegende Auswertung hat Plan4Better im Auftrag von Greenpeace die aktuellen Fahrplandaten für das Jahr 2025 analysiert und die ÖPNV-Güteklassen auf Gemeinde- und Landkreisebene ermittelt. Zusätzlich hat Plan4Better das Angebot an On-Demand-Verkehren untersucht. Immer mehr Landkreise ersetzen Linienbusse durch Rufbusse, meist kleinere Fahrzeuge, die auf Bestellung fahren.

Sind die Rufbusse nach einem festen Fahrplan unterwegs, werden sie in den Güteklassen berücksichtigt. Nicht berücksichtigt hingegen sind flexible On-Demand-Verkehre: Kleinfahrzeuge, die auf Bestellung und ohne festgelegte Route fahren. Teilweise bietet flexibler On-Demand-Verkehr den Menschen vor Ort eine gute Mobilität und gleicht eine schlechte Güteklasse beim Linienverkehr aus. Teil der vorliegenden Veröffentlichung ist daher erstmals auch eine deutschlandweite Übersicht über in den Gemeinden vorhandene flexible On-Demand-Verkehre.

Eine Übersicht der flexiblen On-Demand-Verkehre auf Gemeindeebene bietet die interaktive Karte:
<https://maps.greenpeace.org/maps/gpde/oepnv-qualitaet/>

Übersicht der On-Demand-Angebote in Deutschland



4. Vergleich der ÖPNV-Qualität in den Bundesländern

Bei der Organisation und Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland kommt den Bundesländern eine Schlüsselposition zu: Sie sind laut Gesetz verantwortlich für die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichem Nahverkehr, sie verwalten die Mittel, die der Bund für den ÖPNV zur Verfügung stellt und organisieren den Schienennahverkehr meist selbst. Sie können den ÖPNV im Land zudem verbessern, indem sie im Landeshaushalt mehr eigene Gelder für ihn reservieren. Die für den ÖPNV eingesetzten Landesmittel variieren bislang in Deutschland stark: Während Hessen 2022 pro Kopf 66 Euro ausgab, waren es in Niedersachsen gerade einmal 15 Euro.¹⁷

Neben der Höhe der ÖPNV-Ausgaben und der Mittelverwendung können die Bundesländer über eine landesweite Nahverkehrsstrategie die Qualität der ÖPNV-Versorgung beeinflussen. So entwickelt Baden-Württemberg im Dialog mit den Kommunen im Land Mindeststandards für den ÖPNV. Die angestrebte Mobilitätsgarantie, die unter anderem für alle Orte in ländlichen Regionen in der Hauptverkehrszeit einen 30-Minuten-Takt vorsieht, soll bis 2030 umgesetzt werden.¹⁸

Vergleicht man die ÖPNV-Qualität der Bundesländer, liegen erwartungsgemäß die Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen vorn. In den großen Städten ist die Versorgung mit öffentlichem Nahverkehr am besten: kurze Wege, umfangreiches Angebot. Unter den Flächenländern führt Nordrhein-Westfalen (NRW) vor Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz.

In NRW ist die Bevölkerungsdichte (532 Einwohner pro Quadratkilometer) deutlich höher als in anderen Flächenländern wie Brandenburg (87 Einwohner) oder Mecklenburg-Vorpommern (70 Einwohner). Das wirkt sich auf die ÖPNV-Qualität aus: In dicht besiedelten Gegenden ist es leichter, ein engmaschiges und eng getaktetes Bus- und Bahnnetz anzubieten als in ländlichen Räumen.

Die Bevölkerungsdichte ist jedoch nur eine Antwort auf die Frage, woher die Unterschiede zwischen den Bundesländern kommen, als alleinige Erklärung reicht sie nicht aus. Beispiel Rheinland-Pfalz: Das Land im Südwesten der Bundesrepublik ist mit 209 Einwohnern pro Quadratkilometer ähnlich dünn besiedelt wie Bayern (190 Einwohner). Während Bayern im Bundesländer-Ranking allerdings den vorletzten Platz belegt, schafft es Rheinland-Pfalz immerhin auf den siebten Rang. In Rheinland-Pfalz verfügen mehr als drei Viertel der Menschen über ein mindestens akzeptables ÖPNV-Angebot (Güteklasse D oder besser), in Bayern sind es nur rund 60 Prozent. Schlechter steht nur Niedersachsen da (58 Prozent Güteklasse D oder besser, 42 Prozent Güteklasse E oder schlechter, siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Bundesländer-Ranking der ÖPNV-Qualität nach Anteil der Menschen mit sehr schlechtem ÖPNV-Zugang

Platz	Bundesland	Anteil der Menschen mit sehr schlechten ÖPNV (Güte E, F, keine Güte)	Durchschnittliche Güte (1=A, 7=keine Güte)	Bevölkerungsdichte (Einwohner je km ²)
1	Berlin	0,5 %	1,5	4214
2	Hamburg	1,5 %	1,8	2506
3	Bremen*	3,8 %	2,5	1632
4	Nordrhein-Westfalen	18,3 %	3,1	532
5	Hessen	19,4 %	3,1	303
6	Baden-Württemberg	21,0 %	3,2	316
7	Rheinland-Pfalz	23,8 %	3,4	209
8	Sachsen	25,0 %	3,2	221
9	Saarland	30,0 %	3,8	386
10	Schleswig-Holstein	33,0 %	3,9	187
11	Thüringen	35,7 %	3,8	131
12	Brandenburg	36,5 %	3,9	87
13	Sachsen-Anhalt	37,6 %	3,8	107
14	Mecklenburg-Vorpommern	38,4 %	4,0	70
15	Bayern	38,5 %	3,9	190
16	Niedersachsen	42,2 %	4,2	171

*Nur Bremerhaven

5. ÖPNV-Qualität auf Ebene der Landkreise

Auch innerhalb der Länder variiert das ÖPNV-Angebot erheblich. Das hat verschiedene Ursachen: Einheitliche Vorgaben für die Qualität des ÖPNV auf Landkreisebene existieren nicht. Eine wichtige Rolle spielt zudem die Siedlungsstruktur der einzelnen Landkreise und kreisfreien Städte, hinzu kommen die finanzielle Situation und die politische Prioritätensetzung. Die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs wird zudem von den Aufgabenträgern unterschiedlich gehandhabt und in den Regionen kommen unterschiedliche Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände zum Zug.

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) unterscheidet vier Typen von Kreisen, die sogenannten siedlungsstrukturellen Kreistypen

- ▶ **Kreisfreie Großstädte:** Kreisfreie Städte mit mindestens 100.000 Einwohnern
- ▶ **Städtische Kreise:** Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mindestens 50 Prozent und einer Einwohnerdichte von mindestens 150 Einwohnern pro Quadratkilometer sowie Kreise mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mindestens 150 Einwohnern pro Quadratkilometer
- ▶ **Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen:** Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mindestens 50 Prozent, aber einer Einwohnerdichte unter 150 Einwohnern pro Quadratkilometer, sowie Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von unter 50 Prozent mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mindestens 100 Einwohnern pro Quadratkilometer
- ▶ **Dünn besiedelte ländliche Kreise:** Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von unter 50 Prozent und einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von unter 100 Einwohnern pro Quadratkilometer

Bei der ÖPNV-Qualität auf Landkreisebene zeigt sich noch deutlicher als bei den Bundesländern die Abhängigkeit von der Bevölkerungsdichte bzw. der damit zusammenhängenden Siedlungsstruktur: Während nur 1,3 Prozent der Menschen, die in kreisfreien Großstädten leben, sehr schlechten Zugang zum ÖPNV haben, sind es in dünn besiedelten ländlichen Kreisen mehr als die Hälfte. In ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen beträgt ihr Anteil immer noch 45 Prozent, in städtischen Kreisen 26 Prozent (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: ÖPNV-Qualität im Bundesdurchschnitt nach siedlungsstrukturellen Kreistypen

Kreistyp	Anteil der Menschen mit sehr schlechtem ÖPNV (Güte E, F, keine Güte)	Durchschnittliche Güte (1=A, 7=keine Güte)
Kreisfreie Großstadt	1,3 %	1,8
Städtischer Kreis	26,3 %	3,6
Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	45,3 %	4,4
Dünn besiedelter ländlicher Kreis	52,1 %	4,6

Ein weiterer Grund für die unterschiedliche Qualität des ÖPNV auf Landkreisebene liegt in der finanziellen Situation der Landkreise, hier gemessen durch das kommunale Steueraufkommen je Einwohner:in.¹⁹ Zwischen den Kommunen gibt es enorme Unterschiede: von 656 Euro pro Einwohner:in im Landkreis Mansfeld-Südharz bis zu 3872 Euro pro Einwohner:in in Mainz, wo das Unternehmen Biontech seine Gewerbesteuer zahlt.²⁰

Der ÖPNV finanziert sich neben Ticketeinnahmen, Bundes- und Landesmitteln auch aus kommunalen Geldern. Wenn viele Steuereinnahmen zur Verfügung stehen, weil die Zuflüsse aus Einkommen- und Gewerbesteuern hoch sind, lässt sich auch das ÖPNV-Angebot verbessern - wenn der politische Wille dazu vorhanden ist. Statistische Zusammenhänge können mit einem Korrelationskoeffizienten ausgedrückt werden, der einen Wert zwischen -1 und 1 annimmt. Werte zwischen 0,1 und 0,3 (bzw. -0,1 und -0,3) gelten dabei als schwacher, Werte zwischen 0,3 und 0,5 (bzw. -0,3 und -0,5) als mittlerer Zusammenhang. Werte über 0,5 (bzw. -0,5) kennzeichnen einen starken Zusammenhang.

Für ganz Deutschland betrachtet besteht ein mittlerer Zusammenhang zwischen den Steuereinnahmen pro Kopf und der durchschnittlichen ÖPNV-Güte in einem Landkreis und in den kreisfreien Großstädten. Aber auch innerhalb der Siedlungskategorien der städtischen Kreise und der kreisfreien Großstädten ist die statistische Korrelation klar messbar. Bei den beiden ländlichen Kreistypen ist der Zusammenhang hingegen so schwach, dass er als "kein Zusammenhang" gewertet wird. (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4: Grad des linearen Zusammenhangs zwischen dem kommunalen Steueraufkommen pro Einwohner:in und der durchschnittlichen ÖPNV-Güteklasse

Kreistyp	Pearson-Korrelationskoeffizient	Zusammenhang
Alle Kreistypen	-0,41	mittel
Kreisfreie Großstadt	-0,36	mittel
Städtischer Kreis	-0,34	mittel
Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	-0,07	kein Zusammenhang
Dünn besiedelter ländlicher Kreis	-0,04	kein Zusammenhang

Lesehilfe: Je höher das kommunale Steueraufkommen, desto geringer (und damit besser) der Wert für die durchschnittliche ÖPNV-Güteklasse, wobei -1 ein perfekter linearer Zusammenhang wäre

Es gilt also: Wo in städtischen Kreisen oder großen Städten hohe Steuereinnahmen in die kommunalen Kassen kommen, fahren mehr Busse und Bahnen. Sind die Kommunen klamm, ist das ÖPNV-Angebot schlechter. Dieser Befund steht im Widerspruch zum Ziel, mithilfe des ÖPNV die Lebensverhältnisse in den Regionen anzunähern.

Zusammenhang zwischen ÖPNV und medizinischer Versorgung

Dass die immensen Unterschiede bei der Anbindung an den ÖPNV im Hinblick auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse problematisch sind, zeigt auch ein Blick auf ein weiteres Feld der Daseinsvorsorge: die medizinische Versorgung.

Während die Erreichbarkeit von medizinischen und pflegerischen Versorgungseinrichtungen (als Mittelwert in Pkw-Fahrminuten) in dünn besiedelten Kreisen im Schnitt ohnehin schon doppelt so schlecht ist wie in Großstädten²¹, existiert auch noch ein deutlicher statistischer Zusammenhang zwischen der Nähe zu medizinischen Einrichtungen und der ÖPNV-Qualität: In Landkreisen mit guter ÖPNV-Qualität ist auch die Erreichbarkeit medizinischer Einrichtungen vergleichsweise gut. In Landkreisen, in denen die ÖPNV-Qualität schlecht ist, sind die medizinischen Einrichtungen weiter entfernt.

Die beobachtete statistische Korrelation zwischen ÖPNV-Angebot und Erreichbarkeit medizinischer Versorgung ist dabei nicht auf die Betrachtung aller Kreise und kreisfreien Städte beschränkt - sie ist auch innerhalb gleicher siedlungsstruktureller Kreistypen gegeben (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5: Grad des linearen Zusammenhangs zwischen der Entfernung zu medizinischen Einrichtungen und der durchschnittlichen ÖPNV-Güteklasse

Kreistyp	Pearson-Korrelationskoeffizient	Zusammenhang
Alle Kreistypen	0,77	stark
Kreisfreie Großstadt	0,34	mittel
Städtischer Kreis	0,49	mittel
Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	0,55	stark
Dünn besiedelter ländlicher Kreis	0,57	stark

Lesehilfe: Je größer die Entfernung zu medizinischen Zentren, desto größer (und damit schlechter) der Wert für die durchschnittliche ÖPNV-Güteklasse, wobei 1 ein perfekter linearer Zusammenhang wäre

Der beobachtete Zusammenhang ist dabei umso stärker, je ländlicher der Kreistyp. Salopp formuliert: Wer es auf dem Land bis zum Hausarzt besonders weit hat, wird dort mit Bus und Bahn kaum hinkommen - oder muss für den Weg sehr viel Zeit und gute Nerven einplanen. Wo hingegen Arzt und Krankenhaus vergleichsweise nah liegen, fahren auch öffentliche Verkehrsmittel, die die Menschen dorthin befördern. Auch dieser Befund steht im Widerspruch zu den gleichwertigen Lebensverhältnissen

5.1 Vergleich der Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg

Die Nachbarländer Bayern und Baden-Württemberg stehen für zwei unterschiedliche Ansätze beim ÖPNV. Während Baden-Württemberg eine Vorreiterrolle beim öffentlichen Nahverkehr einnimmt und Mindeststandards in allen Teilen des Landes etabliert, fallen bayerische Regierungsmitglieder vor allem dadurch auf, dass sie wiederholt das Deutschlandticket attackieren^{22 23} oder mit Slogans wie "Ja zum Auto!" eine Verkehrswende ablehnen.²⁴

Bayern hat 2022 zwar eine ÖPNV-Strategie für 2030 beschlossen, die eine Verdopplung der Fahrgastzahlen vorsieht. Es bestehen jedoch Zweifel, wie ernsthaft die Regierung das Vorhaben verfolgt. Ende 2024 warnte der Landkreistag Ministerpräsident Markus Söder (CSU) in einem Brandbrief vor einem Scheitern der Strategie. Der Freistaat stelle für einen Angebotsausbau zu wenige Landesmittel zur Verfügung. Viele Landkreise seien im Gegenteil gezwungen, ihr Angebot abzubauen.²⁵

Ein Vergleich auf Ebene ähnlicher Siedlungsstrukturen macht die deutlichen Unterschiede zwischen Bayern und Baden-Württemberg bei der ÖPNV-Qualität sichtbar. Während die Versorgung in den kreisfreien Großstädten sich in beiden Ländern auf ähnlichem Niveau bewegt, sind die Unterschiede jenseits der großen Städte markant: Der Anteil der Menschen mit besonders schlechtem ÖPNV-Zugang liegt in Bayern je nach Kreistyp um 30 bis 50 Prozent höher als in Baden-Württemberg (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: ÖPNV-Qualität nach siedlungsstrukturellen Kreistypen in Bayern und Baden-Württemberg im Vergleich

Kreistyp	Bundesland	Anteil der Menschen mit sehr schlechtem ÖPNV (Güte E, F, keine Güte)	Durchschnittliche Güte (1=A, 7=keine Güte)
Kreisfreie Großstadt	Bayern	0,6 %	1,6
	Baden-Württemberg	0,9 %	1,6
Städtischer Kreis	Bayern	32,4 %	3,8
	Baden-Württemberg	21,6 %	3,4
Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	Bayern	54,2 %	4,7
	Baden-Württemberg	41,7 %	4,2
Dünn besiedelter ländlicher Kreis	Bayern	62,2 %	5,0
	Baden-Württemberg	45,1 %	4,3

5.2 Flop 10 der Landkreise

Die zehn Kreise mit dem größten Anteil vom ÖPNV abgeschnittener Einwohner:innen liegen allesamt in Niedersachsen und Bayern. Die Siedlungsstruktur in allen zehn Kreise entspricht entweder der Kategorie "Dünn besiedelter ländlicher Kreis" oder "Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen". Im niedersächsischen Landkreis Leer fallen fast 87 Prozent der Einwohner:innen in die ÖPNV-Güteklassen E und F oder ihr Wohnort verfügt über keine messbare ÖPNV-Güte.

Immerhin gibt es im Landkreis Leer einen flexiblen On-Demand-Service - anders als bei den zweit- bis fünftplatzierten Kreisen Straubing-Bogen, Rotenburg (Wümme), Haßberge und Aurich. Auch in diesen Kreisen beträgt der Anteil der Menschen mit sehr schlechtem ÖPNV-Anschluss über 80 Prozent, siehe Tabelle 7.

Tabelle 7: Landkreise mit höchstem Anteil vom ÖPNV abgehängter Bevölkerung

Platz	Landkreis (Bundesland)	Anteil der Menschen mit sehr schlechtem ÖPNV (Güte E, F, keine Güte)	Durchschnittliche Güte (1=A, 7=keine Güte)	Siedlungsstruktur	Flexible On-Demand Verkehre? (ja/nein)
1	Leer (Niedersachsen)	86,7 %	5,9	Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	ja
2	Straubing-Bogen (Bayern)	86,5 %	6,1	Dünn besiedelter ländlicher Kreis	nein
3	Rotenburg (Wümme) (Niedersachsen)	84,3 %	5,7	Dünn besiedelter ländlicher Kreis	nein
4	Haßberge (Bayern)	81,8 %	5,5	Dünn besiedelter ländlicher Kreis	nein
5	Aurich (Niedersachsen)	80,5 %	5,7	Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	nein
6	Unterallgäu (Bayern)	79,1 %	5,6	Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	ja
7	Landshut (Bayern)	78,5 %	5,9	Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	nein
8	Kelheim (Bayern)	78,3 %	5,7	Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	ja
9	Heidekreis (Niedersachsen)	78,0 %	5,5	Dünn besiedelter ländlicher Kreis	nein
10	Cham (Bayern)	77,4 %	5,7	Dünn besiedelter ländlicher Kreis	nein

5.3 Top 10 der ländlich geprägten Landkreise

Wie bereits ausgeführt, ist die ÖPNV-Qualität in weiten Teilen der Republik maßgeblich von der Bevölkerungsdichte beziehungsweise der Siedlungsstruktur abhängig. Ländlich geprägte Kreise - siehe voriges Kapitel - zählen üblicherweise zu denjenigen mit schlechter ÖPNV-Qualität.

Dass dies nicht so sein muss, zeigt ein Blick auf die Top 10 der ländlich geprägten Kreise. Auch in dieser Übersicht finden sich nur Landkreise mit den Siedlungsstrukturen "Dünn besiedelter ländlicher Kreis" und "Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen". Der Anteil der Menschen mit sehr schlechtem ÖPNV-Zugang beträgt hier allerdings nur 15 bis 29 Prozent, die durchschnittliche Güte ist im Durchschnitt mehr als zwei Kategorien besser als bei den Flop-Landkreisen. Die zehn am besten mit öffentlichem Nahverkehr versorgten ländlich geprägten Kreise befinden sich in nur fünf Bundesländern: Rheinland-Pfalz, Hessen, Sachsen, Baden-Württemberg und Brandenburg (siehe Tabelle 8).

Unter den Top 10 der ländlich geprägten Landkreise befinden sich einige mit vergleichsweise hohen kommunalen Steuereinnahmen (z.B. Birkenfeld, Hohenlohekreis), andere Kreise sind durch Tourismus geprägt (z.B. Vulkaneifel, Sächsische Schweiz). Beide Faktoren begünstigen ein gutes ÖPNV-Angebot.

Tabelle 8: Ländlich geprägte Landkreise mit geringstem Anteil vom ÖPNV abgehängter Bevölkerung (ohne kreisfreie Städte)

Platz	Landkreis (Bundesland)	Anteil der Menschen mit sehr schlechtem ÖPNV (Güte E, F, keine Güte)	Durchschnittliche Güte (1=A, 7=keine Güte)	Siedlungsstruktur	Flexible On-Demand Verkehre? (ja/nein)
1	Bad Kreuznach (Rheinland-Pfalz)	15,0 %	3,3	Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	nein
2	Waldeck-Frankenberg (Hessen)	19,1 %	3,3	Dünn besiedelter ländlicher Kreis	nein
3	Sächsische Schweiz-Osterzgebirge (Sachsen)	19,4 %	3,3	Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	nein
4	Vulkaneifel (Rheinland-Pfalz)	20,4 %	3,7	Dünn besiedelter ländlicher Kreis	nein
5	Birkenfeld (Rheinland-Pfalz)	23,9 %	3,6	Dünn besiedelter ländlicher Kreis	nein
6	Meißen (Sachsen)	25,9 %	3,5	Dünn besiedelter ländlicher Kreis	nein
7	Trier-Saarburg (Rheinland-Pfalz)	26,6 %	3,8	Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	nein
8	Hohenlohekreis (Baden-Württemberg)	27,2 %	3,6	Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	nein
9	Bernkastel-Wittlich (Rheinland-Pfalz)	27,6 %	3,9	Dünn besiedelter ländlicher Kreis	ja
10	Barnim (Brandenburg)	29,0 %	3,7	Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen	nein

5.4 Top 10 der Städte

Bei den städtisch geprägten Landkreisen belegen kreisfreie Großstädte alle Plätze in der Liste der Top 10: von Mainz auf Platz 1 bis Ludwigshafen am Rhein auf Platz 10. Bei der Zuordnung der Städte zu den Bundesländern fallen erneut die Namen Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg ins Auge. Dazu kommen in dieser Aufstellung Nordrhein-Westfalen mit drei Städten und Bayern mit einem Eintrag (München).

Fünf der aufgeführten zehn Städte bieten zusätzlich zum sehr guten Linienverkehr auch noch ein flexibles On-Demand-Angebot an. Bemerkenswert in der Übersicht ist Herne: Mit einer durchschnittlichen Güte von 2,2 und keinem flexiblen On-Demand-Verkehr gehört die nordrhein-westfälische Stadt nicht zu den Kommunen mit einem insgesamt herausragenden ÖPNV-Angebot. Allerdings fallen nur rund 250 Einwohner:innen in die schlechtesten Güteklassen E und F, 16 haben keine Güte: Damit landet Herne auf Platz 6 der Städte mit dem geringsten Anteil der vom ÖPNV abgehängten Personen (siehe Tabelle 9).

Tabelle 9: Städtisch geprägte Landkreise mit geringstem Anteil vom ÖPNV abgehängter Bevölkerung

Platz	Landkreis (Bundesland)	Anteil der Menschen mit sehr schlechtem ÖPNV (Güte E, F, keine Güte)	Durchschnittliche Güte (1=A, 7=keine Güte)	Siedlungsstruktur	Flexible On-Demand Verkehre? (ja/nein)
1	Mainz (Rheinland-Pfalz)	0,0 %	1,5	Kreisfreie Großstadt	nein
2	Frankfurt am Main (Hessen)	0,0 %	1,3	Kreisfreie Großstadt	ja
3	Stuttgart (Baden-Württemberg)	0,1 %	1,3	Kreisfreie Großstadt	ja
4	Bonn (Nordrhein-Westfalen)	0,1 %	1,8	Kreisfreie Großstadt	nein
5	Darmstadt (Hessen)	0,2 %	1,5	Kreisfreie Großstadt	ja
6	Herne (Nordrhein-Westfalen)	0,2 %	2,2	Kreisfreie Großstadt	nein
7	Düsseldorf (Nordrhein-Westfalen)	0,2 %	1,4	Kreisfreie Großstadt	ja
8	Kassel (Hessen)	0,2 %	1,6	Kreisfreie Großstadt	ja
9	München (Bayern)	0,2 %	1,5	Kreisfreie Großstadt	nein
10	Ludwigshafen am Rhein (Rheinland-Pfalz)	0,2 %	1,8	Kreisfreie Großstadt	nein

6. Greenpeace Forderungen

Der öffentliche Nahverkehr ist ein wichtiger Teil der Daseinsvorsorge. Mehr als ein Drittel der Menschen in Deutschland hat keinen Führerschein, jeder fünfte Haushalt besitzt keinen eigenen Pkw. Damit der ÖPNV als Alternative zum Auto funktioniert, braucht es sowohl in den Städten als auch auf dem Land regelmäßige, barrierefreie und zuverlässige Verbindungen.

Greenpeace fordert daher:

- ▶ Der Bund sollte - in Absprache mit Ländern, Kommunen und der Öffentlichkeit - einen **bundesweiten Mindeststandard für den ÖPNV** festlegen. Wir brauchen verlässliche Verbindungen mindestens alle zehn Minuten in der Stadt, alle 30 Minuten auf dem Land. Von früh bis spät, auch an Wochenenden.
- ▶ Der Bund soll gemeinsam mit den Ländern einen mit Maßnahmen, Zwischenzielen und Finanzierungszusagen hinterlegten Fahrplan zur Fahrgastverdoppelung bis 2030 erarbeiten und die **Finanzierung des ÖPNV massiv aufstocken**. Mehr Mittel sind nötig, um den Betrieb zu sichern, den Ausbau voranzutreiben und genügend Fachkräfte mit attraktiven Arbeitsbedingungen zu gewinnen.
- ▶ Das Deutschlandticket bringt Rückenwind für den Nahverkehr. Es muss langfristig gesichert und für alle bezahlbar werden: Mit **kostenlosen Tickets für Kinder und Jugendliche** werden Familien entlastet. Ein bundesweites **Sozialticket für maximal 19 Euro** sichert allen Menschen Teilhabe und Mobilität. Um die Verkehrswende voranzubringen, sollte der **reguläre Preis für das Deutschlandticket 29 Euro** betragen.

5. So haben wir gerechnet

Das auf Verkehrsplanung spezialisierte Münchner Unternehmen Plan4Better hat im Auftrag von Greenpeace die offenen Fahrplandaten der Plattform Delfi ausgewertet, auf der Verkehrsunternehmen seit 2021/2022 Informationen zu ihrem Verkehrsangebot hinterlegen müssen.²⁶ Die verwendeten Daten entsprechen der Variante vom 3.2.2025.

Ermittelt wurde die Anzahl der Abfahrten des öffentlichen Nahverkehrs pro Haltestelle an einem durchschnittlichen Werktag nach Soll-Fahrplan.²⁷ Zusätzlich hat Plan4Better die Haltestellendaten mit Zensusdaten verschnitten, um so die ÖPNV-Qualität pro Gemeinde und Landkreis darzustellen (für die einzelnen Schritte der Berechnung siehe Kapitel 3 sowie den Methodenbericht von Plan4Better: act.gp/4h8klh5).

Fünf Landkreise konnten wegen unvollständiger oder fehlerhafter Daten nicht berücksichtigt werden: Bremen; Bielefeld; Mannheim; Straubing; Lippe.

Betrachtet wurde der Soll-Fahrplan. Spontane Ausfälle wurden nicht berücksichtigt, ebenso wie z.B. Sonderfahrpläne aufgrund akuten Fahrer:innen-Mangels, die im Laufe des Jahres in Kraft treten. Die Daten wurden bereinigt, um etwa Doppelungen oder unrealistisch häufige Abfahrten bei Bedarfsverkehren herauszufiltern.

Um ein durchschnittliches Bild des ÖPNV-Angebots zu erhalten, wurden die Daten analysiert, die den Regelfahrplan für das gesamte Jahr beinhalten, inklusive Fahrplananpassungen wie Ferienfahrpläne oder Baustellenfahrpläne. Die Herausforderung besteht darin, dass ein einzelner Stichtag möglicherweise kein repräsentatives Bild des ÖPNV-Angebots für das gesamte Jahr liefert. Um dieser Herausforderung zu begegnen, wurde der Fahrplan ab dem Veröffentlichungsdatum für einen Zeitraum von sechs Monaten herangezogen. Für jede Linie wurde das typische Angebot für Dienstag als statistisch üblichen Wochentag herangezogen. Es wurden alle Abfahrten an dem Tag zwischen 00:00 und 23:59 Uhr berücksichtigt.

Im Rahmen der Studie wurde ausschließlich der Nahverkehr berücksichtigt, darunter Busse, Straßenbahnen, Fähren, U-Bahnen, Seilbahnen sowie Regionalbahnen und S-Bahnen. Auch bedarfsgesteuerte Busangebote mit festen Fahrplänen (Rufbusse) wurden in die Analyse einbezogen. Der Fernverkehr, einschließlich InterCity (IC), InterCityExpress (ICE), EuroCity (EC) sowie FlixBus- und FlixTrain-Dienste, wurde hingegen von der Analyse nicht erfasst.

Für die Auswertung auf Bundesland-Ebene hat Greenpeace die Daten der Landkreise gemäß Länderzugehörigkeit aggregiert. Für die Bestimmung des Anteils der "Abgehängten" wurden die Einwohner:innen der Güteklassen E und F sowie jene, die keiner Güteklasse zuzuordnen sind, entsprechend der betrachteten Einheit (Landkreis/Bundesland) addiert und ins Verhältnis mit der Gesamtzahl der Einwohner:innen gesetzt.

Die Daten für die Korrelationen mit medizinischer Versorgung und kommunalem Steueraufkommen auf Landkreisebene stammen aus dem Gleichwertigkeitsbericht der Bundesregierung.²⁸

Quellen

- 1 <https://www.bundestag.de/resource/blob/1013810/b600c65d9eff3e5f3eef1214a957ed04/WD-3-059-24-pdf.pdf>
- 2 <https://www.dbregio.de/wir/nahverkehr-deutschland>
- 3 <https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/Bundesweit-Schlusslicht-So-wenig-zahlt-Niedersachsen-fuer-OePNV,nahverkehr458.html>
- 4 <https://act.gp/3DkWaOI>
- 5 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsgarantie_Teil-1/102_Mobilitaetsgarantie.pdf
- 6 <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Verwaltungen-Kommunen/Die-Verwaltung-der-Region-Hannover/Region-Hannover/Weitere-Meldungen-der-Region-Hannover/2024/On-Demand-Projekt-%E2%80%9Esprinti%E2%80%9C-knackt-die-Zwei-Millionen-Marke>
- 7 https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/fahrerlaubnisse_node.html
- 8 Knapp die Hälfte davon sind Kinder und Jugendliche unter 18 (14,3 Mio) –
https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wer-wir-sind/030-Altersgruppen-der-Bevoelkerung.html#_lgq87adhz
- 9 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile
- 10 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut_Diskussionspapier/105_Mobilitaetsarmut.pdf
- 11 https://www.t-online.de/mobilitaet/aktuelles/id_100599076/co2-preise-bei-benzin-und-diesel-tanken-2027-bis-zu-60-cent-teurer.html
- 12 <https://www.spiegel.de/auto/deutschlandticket-bus-und-bahn-boomen-aber-wie-lange-noch-a-baa28128-ce59-419f-b922-b6ce-ca3a6120#ref=rss>
- 13 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsgarantie_Teil-1/102_Mobilitaetsgarantie.pdf
- 14 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsgarantie_Teil-2/106_Mobilitaetsgarantie_II.pdf
- 15 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsgarantie_Teil-2/106_Mobilitaetsgarantie_II.pdf
- 16 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsgarantie_Teil-2/106_Mobilitaetsgarantie_II.pdf
- 17 <https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/Bundesweit-Schlusslicht-So-wenig-zahlt-Niedersachsen-fuer-OePNV,nahverkehr458.html>
- 18 <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/oepnv/mobilitaetsgarantie-fuer-den-oepnv-in-baden-wuerttemberg>
- 19 https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/gleichwertigkeitsbericht-der-bundesregierung-2024.pdf?__blob=publicationFile&v=84
- 20 <https://www.wirtschaftsfoerderung.info/2023/03/26/welche-staedte-und-gemeinden-hatten-2021-die-hoechsten-gewerbesteuer-einnahmen/>
- 21 https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/gleichwertigkeitsbericht-der-bundesregierung-2024.pdf?__blob=publicationFile&v=84
- 22 <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/soeder-deutschlandticket-100.html>
- 23 <https://www.br.de/nachrichten/bayern/zukunft-des-deutschlandtickets-bayern-will-bundesfinanzierung,UcOIHFk>
- 24 <https://www.facebook.com/markus.soder.75/posts/wir-sehen-in-der-individuellen-mobilit%C3%A4t-den-inbegriff-von-freiheit-und-spielen-/1162955185193001/>
- 25 <https://www.merkur.de/bayern/es-drohen-kuerzungen-im-nahverkehr-landrat-schreibt-brandbrief-an-soeder-93482881.html>
- 26 Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes in 2021 sind Verkehrsunternehmen verpflichtet, Informationen zum Linienverkehr über einen nationalen Zugangspunkt zur Verfügung zu stellen.
https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav#__bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl121s0822.pdf%27%5D__1737716519581.
Der Zugangspunkt ist die Plattform Delfi <https://www.delfi.de/>
- 27 Es wird also ermittelt, was laut Fahrplan fahren soll. Ob eine Fahrt spontan ausfällt, kann mit den Daten nicht ermittelt werden. Herausgefiltert wurden zB Schienenersatzverkehre und Verstärkerfahrten für Großevents.
- 28 https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/gleichwertigkeitsbericht-der-bundesregierung-2024.pdf?__blob=publicationFile&v=84