

Finanzierung Deutschlandticket

So haben wir gerechnet

Tabelle 1: Finanzierungsbedarf ÖPNV - Fernstraßen

Zusätzlicher Finanzierungsbedarf im ÖPNV durch das Deutschlandticket 2023-2030	Verbleibender Finanzierungsbedarf aller Fernstraßen des BVWP (Preisstand 2022)	Finanzierungsbedarf 2023-2030 für Fernstraßen höchster Dringlichkeitsstufen gemäß Greenpeace-Kalkulation
36,5 - 50,2 Mrd. Euro	143,4 Mrd. Euro	82,3 Mrd. Euro

Tabelle 2: Zusatzfinanzierung 2024 in Autobahnkilometern

Bundesanteil zusätzliche Finanzierung Deutschland-Ticket in 2024 entspricht	Autobahn*	Bundesland	Gesamtkosten (Preisstand 2022)
0,9 km	A26	Hamburg	2,28 Mrd. Euro
1,2 km	A100	Berlin	1,53 Mrd. Euro
1,3 km	A52	NRW	1,01 Mrd. Euro
5,8 km	A3 (Ausbau)	Bayern	0,93 Mrd. Euro
6,0 km	A20	Niedersachsen/ Schleswig-Holstein	5,4 Mrd. Euro

*A 26 AK Hamburg-Süderelbe - AD/AS Hamburg-Stillhorn; A100 AD Neukölln - Storkower Str.; A 52 AD Essen-Ost (A 40) - AK Essen-Nord (A 42); A 3 AS Nittendorf - AS Rosenhof; A 20 AD A 28/A 20 (Westerstede) - AK Hohenfelde (A 23/ A 26)

So haben wir gerechnet

Für die Berechnung des zusätzlichen Finanzierungsbedarfs (Tabelle 1) durch das Deutschlandticket bis 2030 haben wir die Zahlen der vom BMDV beauftragten Ramboll-Studie "Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031"¹ genutzt. Die Studie beziffert jahresscharf Mehrkosten durch Angebotsausweitung und Mindererlöse durch den geringeren Preis des Deutschlandtickets. Die Differenz der Zuschussbedarfe in den Länderszenarien mit und ohne Deutschlandticket entspricht dabei dem zusätzlichen Finanzierungsbedarf durch das Deutschlandticket. Die Werte für 2023 bis 2030 haben wir addiert. So ergibt sich ein aggregierter zusätzlicher Finanzierungsbedarf von

¹ Kurzbericht: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/update-oepnv-finanzierung-bmdv-summary.pdf?__blob=publicationFile; Langversion mit detaillierten Zahlen liegt Greenpeace vor

36,5 bis 50,2 Milliarden Euro. Die Spanne resultiert aus zwei unterschiedlichen Berechnungsmethoden in der Studie.

Dem stellen wir den gesamten Mittelbedarf der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthaltenen Fernstraßenprojekte gegenüber. Laut aktuellem Preisstand (gemäß “Bericht des BMDV zum Gesamtmittelbedarf der Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße” an den Haushaltsausschuss²) beträgt dieser aktuell 164,3 Milliarden Euro. Davon waren bis 2022 20,9 Milliarden Euro verausgabt, es bleiben - mit Preisstand 2022 - rund 143,4 Milliarden Euro. Der Gesamtmittelbedarf steigt kontinuierlich aufgrund angepasster Planungen und allgemeiner Preissteigerungen. Allein gegenüber dem Vorjahresbericht ist der Bedarf um 19,5 Milliarden Euro gestiegen.

Die dritte Zahl ergibt sich aus der Greenpeace-Veröffentlichung “Schotterpisten” aus dem März 2023.³ Auf Basis bekannt gewordener Kostensteigerungen bei hunderten Fernstraßenprojekten beziffert die Veröffentlichung den Finanzierungsbedarf für die Fernstraßenprojekte des BVWP der höchsten Dringlichkeitsstufen (FD, FD-E, VB, VB-E) inklusive fortgeschriebener Kostensteigerungen bis 2035. Die hier angegebene Zahl entspricht dem Finanzierungsanteil der Jahre 2023 bis 2030, will man alle rund 800 Projekte der höchsten Dringlichkeitsstufen bis 2035 umsetzen.

Somit entspricht der Finanzierungsbedarf für das Deutschlandticket etwa einem Viertel bis zu einem Drittel des nötigen Bedarfs für alle Fernstraßenprojekte des Bundes bzw. etwa der Hälfte der benötigten Finanzmittel bis 2030 zur Finanzierung der priorisierten Fernstraßenprojekte.

Für den Vergleich mit ausgewählten Straßenprojekten haben wir die aktuellen Kostenstände der Projekte dem Bericht des BMDV an den Haushaltsausschuss entnommen (siehe oben). Den aktuellen Gesamtmittelbedarf je Projekt haben wir durch die Anzahl der Projektkilometer gemäß dem Projektinformationssystem des BMDV⁴ geteilt.

Den Finanzierungsbedarf für das Deutschlandticket beziffert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für 2023 und 2024 auf 6,4 Milliarden Euro.⁵ Abzüglich der bereits zugesagten 6 Milliarden Euro verbleiben 400 Millionen Euro Finanzierungslücke für das kommende Jahr. Die Bundesländer haben bereits signalisiert, auch hiervon die Hälfte zu übernehmen.⁶ Somit verbleiben 200 Millionen Euro, die der Bund für 2024 zuschießen müsste.

Impressum Greenpeace e.V., Hongkongstr. 10, 20457 Hamburg, Tel. 040/ 306 18-0, mail@greenpeace.de, www.greenpeace.de, V.i.S.d.P. Benjamin Gehrs, Stand 10/2023

² Nichtöffentlicher Bericht; liegt Greenpeace vor

³ https://www.greenpeace.de/publikationen/S04361_greenpeace_Schotterpisten_03_23_last.pdf

⁴ https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html

⁵ <https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx>

⁶ <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr-erfurt-schoenig-kritisiert-bundesverkehrsministerium-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-230928-99-371204>

Spendenkonto: GLS Bank, BIC GENODEM1GLS, IBAN DE49 4306 0967 0000 0334 01
Greenpeace ist vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt. Spenden sind steuerabzugsfähig.

Gedruckt auf 100% recyceltem Altpapier