
VDV-Jahrespressekonferenz 2026

27. Januar 2026 | Berlin

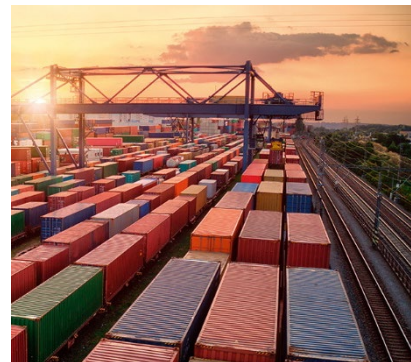
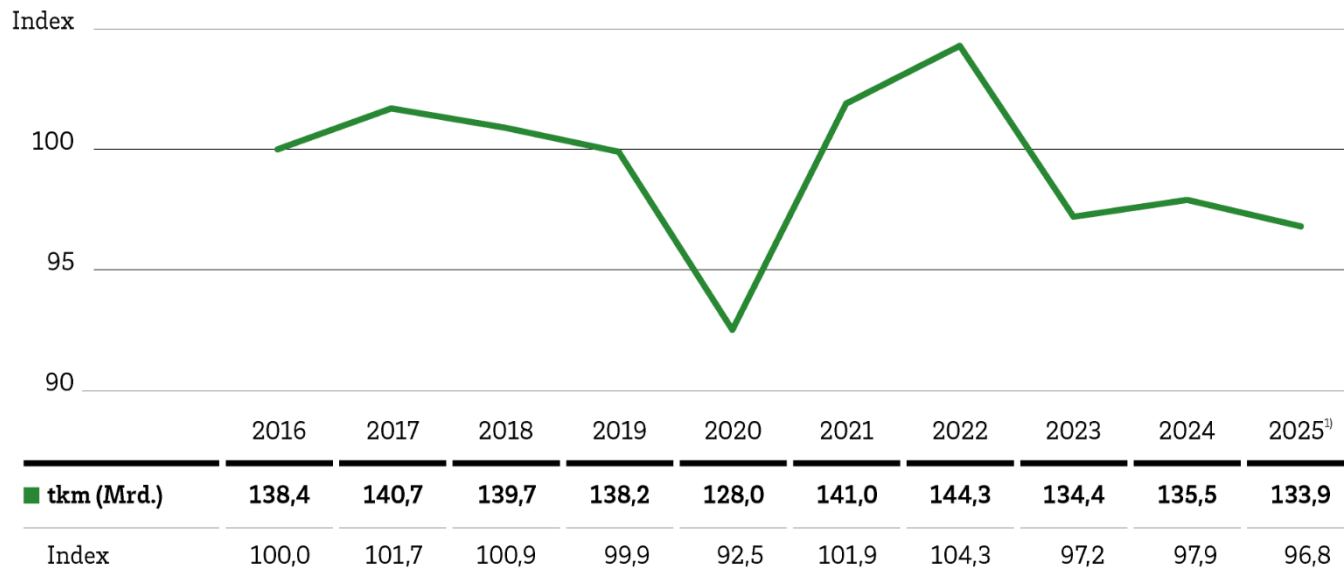
VDV-Präsident Ingo Wortmann

VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff

Jahresbilanz

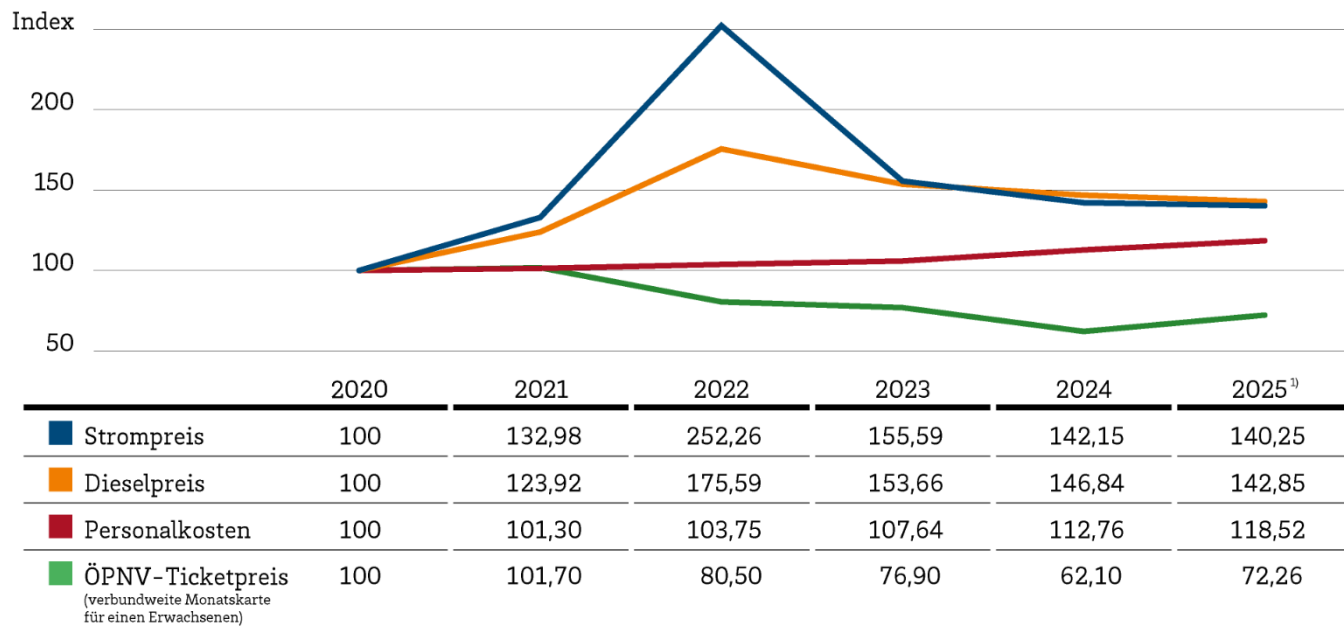
Fahrgastzahlen, Transportmenge, D-Ticket Abos und -kündigungen

Beförderungsleistung im Schienengüterverkehr 2016 – 2025



Quelle: Verkehr in Zahlen 2025/2026 (DLR und DIW), Statistisches Bundesamt· 1) eigene Schätzung auf Basis der Monatsdaten bis einschließlich August 2025,
Bilder: Eike Arnold/VDV; Lukas Gojda, stock.adobe.com

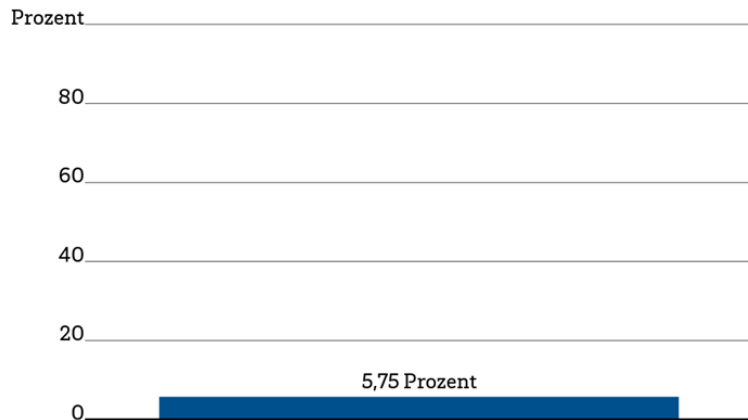
Kosten- und Preisentwicklungen im ÖPNV 2020 – 2025¹⁾



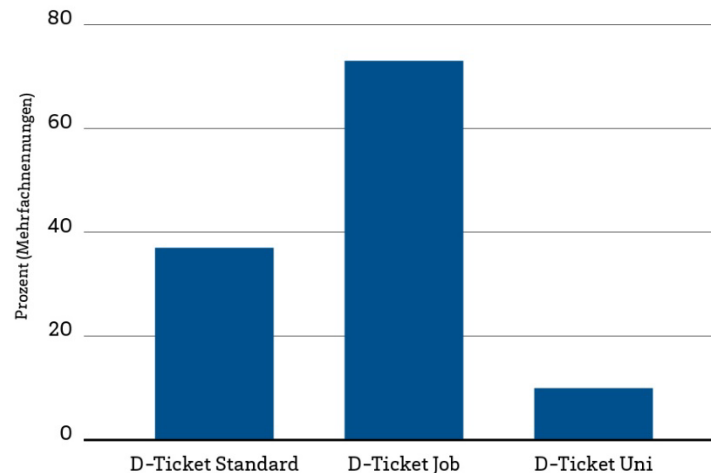
Quelle: Statistisches Bundesamt · 1) Mittelwert der monatlichen Entwicklung und Schätzung Dezember und teilweise November anhand des Vormonats. Bilder: Schaeffer, Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV); Marc-Oliver Schulz, HOCHBAHN

D-Ticket: Kündigungsquote und Wachstumsperspektive

Wie hoch schätzen Sie die kurzfristige Kündigungsrate infolge der Preisanpassung zum 1.1.2026 aktuell ein?



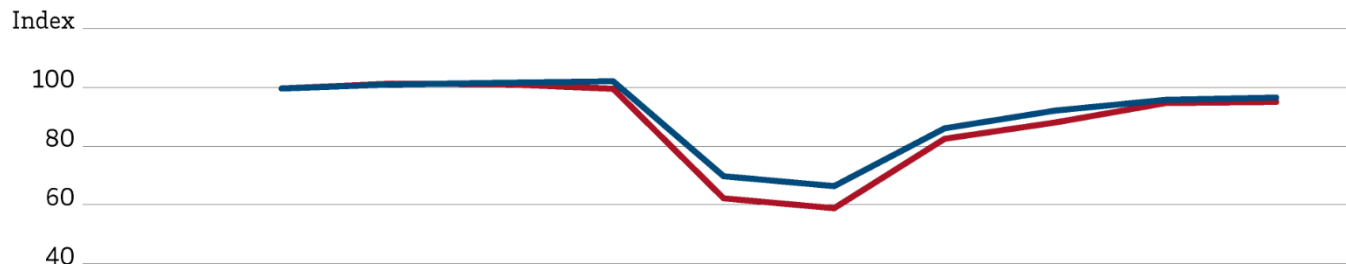
In welchem D-Ticket-Produkt sehen Sie 2026 das größte Wachstumspotenzial?



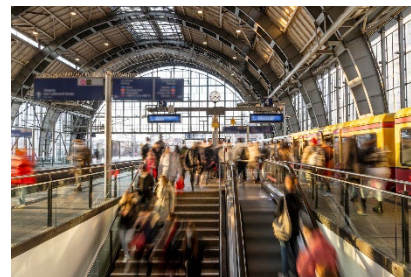
Gesamtzahl D-Tickets in Deutschland Ende 2025: rund 14,6 Mio.

Quelle: VDV-Branchenumfrage D-Ticket 2026

Fahrgäste* und Verkehrsleistung im ÖPNV 2016 – 2025



	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 ¹⁾
Fahrgäste (Mio.)	10 180	10 320	10 382	10 434	7 106	6 756	8 783	9 406	9 784	9 862
Index	100,0	101,4	102,0	102,5	69,8	66,4	86,3	92,4	96,1	96,9
Personen-kilometer (Mio.)	93 270	94 810	94 643	93 197	57 972	54 870	77 096	82 352	88 596	88 950
Index	100,0	101,7	101,5	99,9	62,2	58,8	82,7	88,3	95,0	95,4



VDV-Quartalsstatistik, *Unternehmensfahrten | ¹⁾ Vorläufig auf Basis der Unternehmensmeldungen des 1. und 3. Quartals 2025,

Bilder: Wolfgang Wellige, Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG); Igphotography, stockphoto.com

Modernisierung für Deutschland

Auswirkung von Korridorsanierungen auf den SGV, ÖPNV-Modernisierungspakt

Korridorsanierungen: Netz unter Druck

Netz am Limit: viele Baustellen/Großmaßnahmen

– weniger Kapazität, mehr Störungen

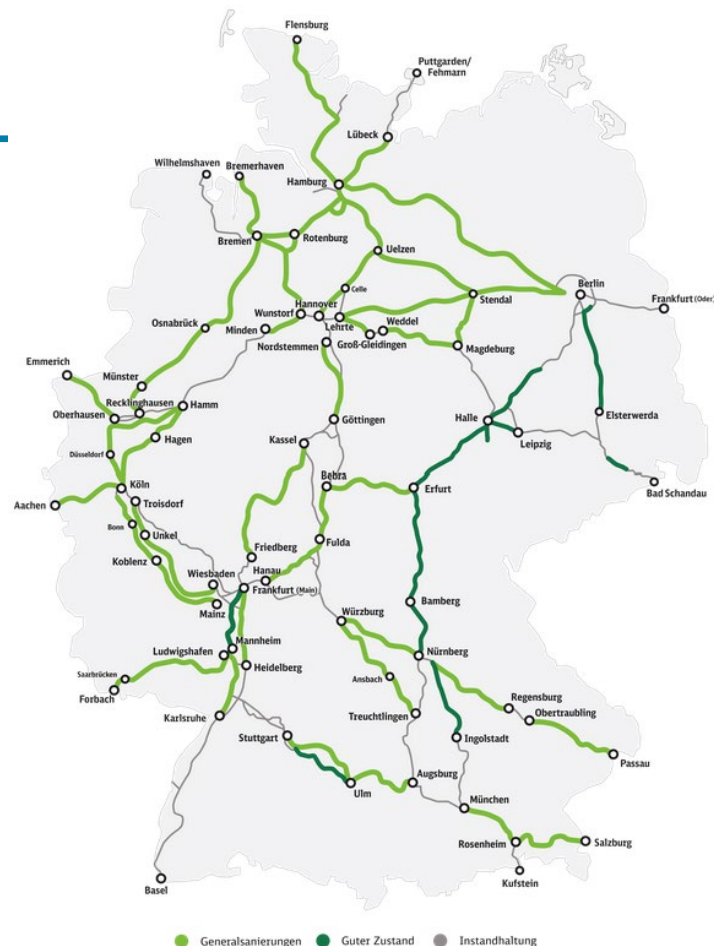
- 25 dauerhaft überlastete Schienenwege (ÜLS) im Netz
- Massive Erhöhung der Bautätigkeit mit entsprechenden Auswirkungen. Baustellen:
 - 2024: 21.000
 - 2025: 26.000
 - 2026: vsl. 28.000

Umleiterstrecken oft nicht ertüchtigt:

– Umleiter teuer/teilweise nicht möglich

Folge: Stabilität, Kapazität und Kosten im SGV/SPNV geraten gleichzeitig unter Druck

Grafik: DB InfraGO



Sanierungen: Folgen von Streckensperrungen und schwachen Umleiterstrecken

Kapazitätsverlust: Umleiter oft nicht leistungsfähig

→ weniger/keine Trassen, teils keine Umleitung möglich

Qualitätsverlust: längere Laufzeiten, mehr Störungen

→ sinkende Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit

Aufwand: Umwege, zusätzliche Traktion/Personal/ Fahrzeuge, Terminal-/Abstell-/Bau-Nebenkosten

→ Kosten steigen

Produktivität: geringere Zuglängen/ ungünstiger Personaleinsatz

→ Umsatz- und Ergebnisverluste

Verlagerungseffekte:

→ Verkehr wandert auf die Straße; Lieferketten werden unsicher



Grafik: DB InfraGO, Bilder: Copyright: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang (2x)

Korridorsanierungen: Forderungen an die Politik

- **Umleiterkapazität sichern:** Umleiterstrecken ertüchtigen, frühzeitig Kapazitäten veröffentlichen
- **Sperrkonzepte prüfen:** Einzelfall statt Standard-Vollsperrung
- **Kosten kompensieren:** Bau- und Betriebserschwerniskosten/ Baunebenkosten ausgleichen
- **Regelwerke anpassen:** temporäre Stresslage bedürfen pragmatischer Regeln (inkl. Storno-/Störkosten)
- **Taskforce inkl. SGV:** kurzfristige Zuverlässigkeitsmaßnahmen dürfen Infrastrukturertüchtigung nicht ersetzen
- **Trassenpreissystem neu:** transparent, rechtssicher, planbar, fair
- **Preisniveau senken**



Grafik: DB InfraGO, Bild: Eike Arnold/VDV.

ÖPNV-Modernisierungspakt

Branchenforderungen im Einklang mit Koalitionsvertrag

*Zur Stärkung des ÖPNV werden **Bund und Länder die ÖPNV-Finanzierung auf eine neue gesetzliche Grundlage stellen** und einen **Modernisierungspakt** starten... Wir werden den Status quo sichern, steigende Kosten auffangen und Spielräume für neue Verkehre schaffen. Die Dynamisierung werden wir anpassen. Das **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird vereinfacht und entbürokratisiert**, für innovative Ansätze ... geöffnet und der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen erleichtert. **Die GVFG-Mittel werden wir schrittweise deutlich aufstocken und den Fördersatz erhöhen.***



Verantwortung für Deutschland

Koalitionsvertrag zwischen
CDU, CSU und SPD

21. Legislaturperiode

Quelle: Verkehr in Zahlen 2024/2025 (DLR und DIW), Statistisches Bundesamt · ¹⁾ eigene Schätzung
auf Basis der Monatsdaten bis einschließlich September 2024 | Bilder: DB InfraGO

Modernisierungspakt über Verfahren zur 4. GVFG-Änderung umsetzen

- **Streichen des Enddatums 2030** sowie der **Nachrangigkeit** für die Förderung von **Grunderneuerung** von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen sowie Bahnen bes. Bauart und der Grunderneuerung von Verkehrswegen der NE-Bahnen,
- **Streichen des Enddatums 2030** sowie der **Nachrangigkeit** und von **Vorhaben zum Erreichen von Klimazielen**,
- **Förderung der Digitalisierung und Automatisierung** von Verkehrswegen, inkl. On-Board-Units in den Fahrzeugen,
- **Förderung der Erneuerung und Ertüchtigung öffentl. Schutzräume** (nicht nur Neubau) – finanziert aus Mitteln des BMI und damit nicht zulasten des Verkehrsetats,
- **Erhöhung der Dynamisierungsrate** von heute 1,8 %, Kopplung an Kostenindex für Baupreise, um steigende Baukosten.

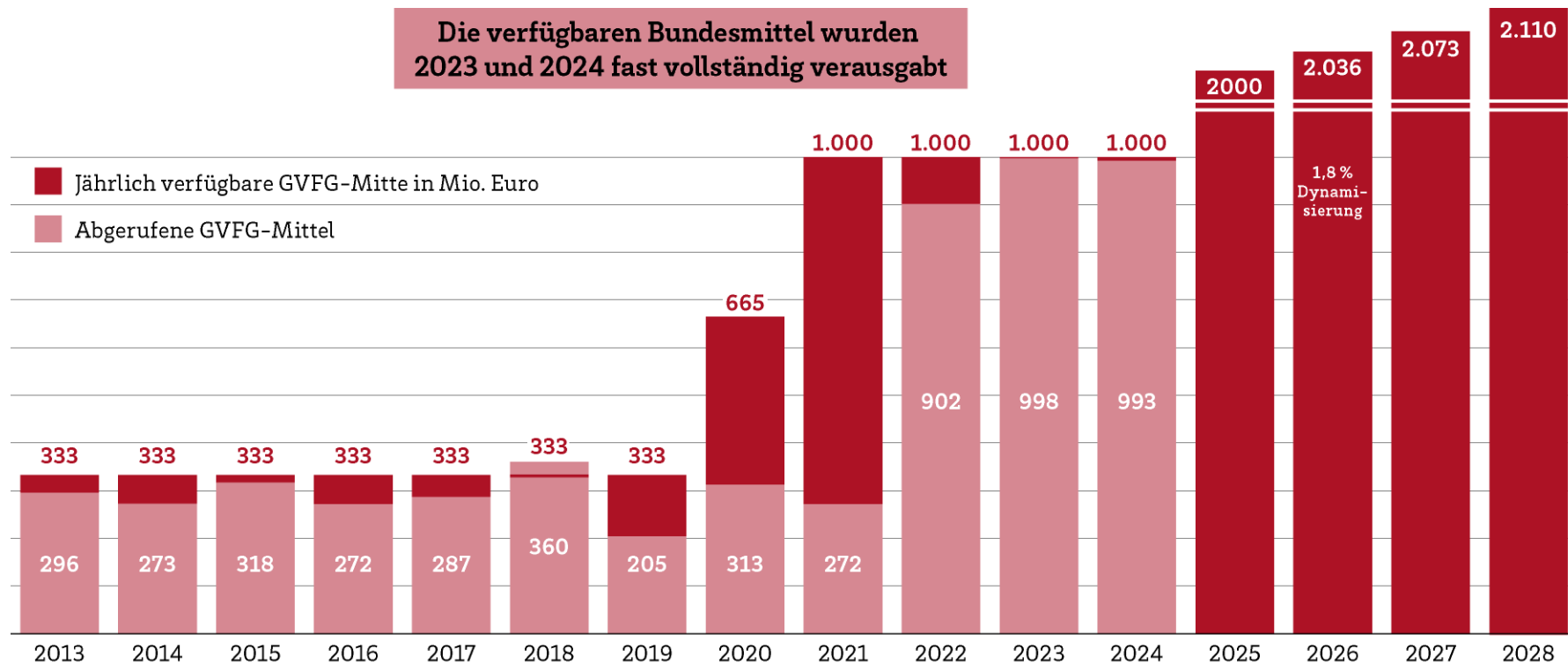
Bilder: www.fotografie-wiese.de | Rheinbahn, Westwind | stock.adobe.com



Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Hochlauf der Mittel und des Mittelabrufs für das GVFG-Bundesprogramm

Die verfügbaren Bundesmittel wurden
2023 und 2024 fast vollständig verausgabt



Quellen: GVFG-Bundesprogramm 2020 – 2024 und 2024 – 2028

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

vdv.de



@DieVerkehrsunternehmen



die-verkehrsunternehmen



@vdv_verband



app.vdv.de

