



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 23.05.2018

Mehr Qualität im ÖPNV in Bayern

Ich frage die Staatsregierung:

1. Mit welchen Mehrkosten rechnet die Staatsregierung, wenn alle Aufgabenträger, die derzeit über keine aktuellen Nahverkehrspläne verfügen, aktuelle Nahverkehrspläne erstellen lassen?
2. Mit welchen Einmalkosten rechnet die Staatsregierung bis zu einer flächendeckenden Verkehrsverbundlandschaft in Bayern?
3. Mit welchen Durchtarifierungsverlusten beim allgemeinen ÖPNV rechnet die Staatsregierung bei einer flächendeckenden Verkehrsverbundlandschaft in Bayern?
4. Mit welchen Durchtarifierungsverlusten beim SPNV rechnet die Staatsregierung bei einer flächendeckenden Verkehrsverbundlandschaft in Bayern?
5. Wie müssten die Haushaltsmittel für die ÖPNV-Zuweisungen erhöht werden, wenn mit den ÖPNV-Zuweisungen eine flächendeckende Verkehrsverbundlandschaft in Bayern und die flächendeckende Erstellung von Nahverkehrsplänen in Bayern gefördert werden sollten?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**
vom 05.07.2018

1. **Mit welchen Mehrkosten rechnet die Staatsregierung, wenn alle Aufgabenträger, die derzeit über keine aktuellen Nahverkehrspläne verfügen, aktuelle Nahverkehrspläne erstellen lassen?**

Die Kosten für die Erstellung bzw. das Fortschreiben der Nahverkehrsplanung sind von mehreren Faktoren abhängig. Neben der Menge der zu erhebenden Daten, dem vorhandenen Datenmaterial und der geplanten Detailschärfe ist insbesondere die inhaltliche Breite der Nahverkehrsplanung entscheidend. Da der Aufwand stark schwankt, ist nur eine überschlägige Angabe von Kosten unter bestimmten Annahmen möglich. So würde eine Fortschreibung der Nahverkehrsplanungen der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im fünfjährigen Turnus bei angenommenen Aufwendungen von durchschnittlich 400.000 Euro je Nahverkehrsplan durchschnittliche jährliche Aufwendungen von insgesamt rund 8 Mio. Euro bedeuten.

2. **Mit welchen Einmalkosten rechnet die Staatsregierung bis zu einer flächendeckenden Verkehrsverbundlandschaft in Bayern?**

Die Höhe der einmaligen Integrationskosten hängt von mehreren Faktoren ab. Neben der Frage, ob es sich um eine Neugründung oder die Erweiterung eines bestehenden Verbundes handelt, unterscheiden sich die Kosten insbesondere je nach Anforderungen des konkreten Verbundes, der Größe des Aufgabenträgers, der Anzahl der Haltestellen und Verkaufsautomaten sowie dem bisherigen Verkehrsangebot und der eventuellen Möglichkeit der Aufstockung der vorhandenen Infrastruktur. Zudem sind einige Landkreise, wie der Landkreis Dillingen an der Donau oder Bad Tölz-Wolfratshausen, bereits teilweise in großflächige Verkehrsverbünde integriert. Daher ist eine seriöse Aussage zu den Kosten derzeit noch nicht möglich.

3. **Mit welchen Durchtarifierungsverlusten beim allgemeinen ÖPNV rechnet die Staatsregierung bei einer flächendeckenden Verkehrsverbundlandschaft in Bayern?**

4. **Mit welchen Durchtarifierungsverlusten beim SPNV rechnet die Staatsregierung bei einer flächendeckenden Verkehrsverbundlandschaft in Bayern?**

Die Durchtarifierungsverluste im SPNV und allgemeinen ÖPNV sind insbesondere von der Höhe und der Struktur der jeweiligen Verbundtarife sowie den zukünftigen Umsteigebeziehungen abhängig. Da die zukünftigen Tarifstrukturen innerhalb der Verkehrsverbünde noch nicht feststehen, sind keine Angaben möglich.

5. Wie müssten die Haushaltsmittel für die ÖPNV-Zuweisungen erhöht werden, wenn mit den ÖPNV-Zuweisungen eine flächendeckende Verkehrsverbundlandschaft in Bayern und die flächendeckende Erstellung von Nahverkehrsplänen in Bayern gefördert werden sollten?

Zur Anreizsetzung für eine flächendeckende Verbundlandschaft sieht der Entwurf der Staatsregierung für den zweiten Nachtragshaushalt 2018 ein eigenes Förderprogramm für die Verbundintegrationskosten neben den ÖPNV-Zuweisungen vor.

Die ÖPNV-Zuweisungen sind Gegenstand des kommunalen Finanzausgleichs und der Verhandlungen zwischen

dem Freistaat und den kommunalen Spitzenverbänden. Im Rahmen der Verhandlungen müssen die ÖPNV-Zuweisungen mit anderen Finanzierungsinstrumenten konkurrieren. Daher ist eine Anreizsetzung auch neben den ÖPNV-Zuweisungen wesentlich.

Der Finanzierungsbedarf aus den ÖPNV-Zuweisungen ist insbesondere von dem zeitlichen Fortschreiten der Verbunderweiterungen abhängig und muss im Rahmen der Verhandlungen mit den kommunalen Spitzenverbänden von diesen entsprechend dem aktuellen Stand eingebracht werden.