



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Franz Bergmüller AfD**
vom 21.06.2022

ÖPNV in Bayern

Bei der Talksendung „Münchner Runde“ vom 01.06.2022 lautete das Thema „Verkehrswende oder Milliardenflop: Was bringen Tankrabatt und 9-Euro-Ticket?“ Dabei kritisierte unter anderem die Verkehrswissenschaftlerin Barbara Lenz den Widerspruch, der in den beiden Maßnahmen liegt. Der ehemalige Landrat des Landkreises Deggendorf und aktuelle Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, Christian Bernreiter, musste bei der Sendung einräumen, dass es um den ÖPNV in Bayern nicht gut steht.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- | | | |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1.1 | Sind notwendige und kontinuierliche Investitionen in den ÖPNV durch die Regionalisierungsmittel des Bunds, die Bayern 2022 erhält, möglich? | 3 |
| 1.2 | Wie hoch sind die Regionalisierungsmittel, die Bayern erhält, im Jahr 2022? | 3 |
| 1.3 | Wie hoch müssten die Mittel sein, damit Bayern 2022 alle Aufgaben in Sachen ÖPNV erfüllen kann? | 3 |
| 2.1 | Können On-Demand-Kleinbusse eine Lösung für den ländlichen Raum sein? | 3 |
| 2.2 | Wie viele On-Demand-Kleinbusse gibt es aktuell in Bayern (bitte genaue Auflistung nach Anzahl und Betriebsorten)? | 4 |
| 2.3 | Wie hoch sind die Kosten für die bereits bestehenden On-Demand-Kleinbusse (bitte genaue Auflistung nach Standorten und jeweils anfallende Kosten)? | 4 |
| 3.1 | Wie gut ist die Erreichbarkeit des ÖPNV bei Bushaltestellen und Bahnhöfen für Menschen, die über kein eigenes Fahrzeug verfügen? | 4 |
| 3.2 | Wie viele Bushaltestellen und Bahnhöfe sind in Bayern für ÖPNV-Nutzer verfügbar? | 4 |
| 3.3 | Bei wie vielen dieser Zustiegsmöglichkeiten liegt die Entfernung zwischen dem Wohnsitz und der Bushaltestelle oder dem Bahnhof unter einem Kilometer? | 4 |

4.1	Wie wird die Möglichkeit, autonome Fahrzeuge für den ÖPNV zu nutzen, eingeschätzt (bitte genaue Zahl der in drei bis fünf Jahren einsetzbaren Fahrzeuge angeben)?	4
4.2	Auf welchen Strecken verspricht der Einsatz autonomer Fahrzeuge den größten Vorteil (z. B. ländlicher Raum, Nebenstrecken, Ballungsräume, Hauptstrecken etc.)?	5
4.3	Welche Kosten werden für die Automatisierung veranschlagt?	5
5.1	Wie hoch wird die dafür nötige Versorgung mit 5G sein (bitte genaue Zahl der Sendemasten angeben)?	5
5.2	Wie hoch werden die Kosten dafür veranschlagt?	6
5.3	Besteht bei der Anzahl der nötigen Sendemasten eine Gefahr durch die Strahlung für die Bevölkerung?	6
6.1	Wie schneidet Bayern im bundesweiten Vergleich bei der Erreichbarkeit von Bus und Bahn im Jahr 2021 ab?	6
6.2	Welche fünf bayerischen Landkreise schneiden im Jahr 2021 am schlechtesten ab (bitte Nennung der Landkreise und Zahl der jeweiligen Haltestellen)?	7
6.3	Wie können die jeweiligen Landkreise unterstützt werden?	8
7.	Wie hoch wären die dafür notwendigen finanziellen Mittel (bitte genaue Auflistung nach Landkreisen und der jeweils notwendigen finanziellen Mittel)?	9
	Anlage 1 betreffend Fragen 2.2 und 2.3	10
	Hinweise des Landtagsamts	12

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie
vom 12.07.2022

1.1 Sind notwendige und kontinuierliche Investitionen in den ÖPNV durch die Regionalisierungsmittel des Bundes, die Bayern 2022 erhält, möglich?

Die Regionalisierungsmittel, die der Freistaat aktuell vom Bund erhält, werden zum größten Teil für Verkehrsleistungen im SPNV verwendet, im Weiteren für Investitionen des SPNV und zur Finanzierung des allgemeinen ÖPNV. Die Finanzierung der 2022 geplanten Investitionen ist gesichert.

Derzeit arbeiten Bund und Länder gemeinsam mit den Kommunalen Spitzenverbänden an einem Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV. Gegenstand sind unter anderem der zukünftige Mittelmehrbedarf der Aufgabenträger des ÖPNV, die Aufteilung der Finanzierungslasten und eine auskömmliche Mittelausstattung der Kommunen. Die Länder fordern vom Bund eine deutliche und dauerhafte Erhöhung der Regionalisierungsmittel.

1.2 Wie hoch sind die Regionalisierungsmittel, die Bayern erhält, im Jahr 2022?

Die Höhe der Regionalisierungsmittel ist im Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) festgesetzt. Der Freistaat erhält vom Bund im Jahr 2022 Regionalisierungsmittel in Höhe von 1.455.979.668,46 Euro. Zuzüglich sind 254.000.000 Euro für den weiteren Ausgleich der durch die COVID-19-Pandemie entstandenen finanziellen Nachteile in den Jahren 2020 bis 2022 vorgesehen sowie 529.200.000 Euro für den Ausgleich der durch die Einführung des 9-Euro-Tickets entstandenen finanziellen Nachteile. Insgesamt erhält der Freistaat 2022 somit 2.239.179.668,46 Euro auf Basis des RegG.

1.3 Wie hoch müssten die Mittel sein, damit Bayern 2022 alle Aufgaben in Sachen ÖPNV erfüllen kann?

Die Finanzierung der im Freistaat in 2022 geplanten Maßnahmen für den ÖPNV sowie das Verkehrsangebot im SPNV sind gesichert.

2.1 Können On-Demand-Kleinbusse eine Lösung für den ländlichen Raum sein?

On-Demand-Verkehre können in enger Abstimmung mit dem vorhandenen regulären Taktverkehr auf Straße und Schiene eine deutliche Verbesserung des verkehrlichen Angebots im ländlichen Raum darstellen.

2.2 Wie viele On-Demand-Kleinbusse gibt es aktuell in Bayern (bitte genaue Auflistung nach Anzahl und Betriebsorten)?

2.3 Wie hoch sind die Kosten für die bereits bestehenden On-Demand-Kleinbusse (bitte genaue Auflistung nach Standorten und jeweils anfallende Kosten)?

Die Fragen 2.2 und 2.3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da das Gesetz im Linienverkehr nicht zwischen Verkehren mit Kraftomnibussen und Personenkraftwagen unterscheidet, muss zur Beantwortung dieser Frage auf die Daten aus dem Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum zurückgegriffen werden. Der Begriff On-Demand-Verkehr ist nicht einheitlich definiert. Dieser wird hier so verstanden, dass Linienbedarfsverkehre nach § 44 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), gebündelte Bedarfsverkehre nach § 50 PBefG und atypische Liniengenehmigungen nach § 40 in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG erfasst sind. Reguläre Taxi- und Mietwagenverkehre werden hier nicht mitefassen. Die erteilten Liniengenehmigungen sind vom Fahrzeug unabhängig. Daher liegen keine Daten zu der Anzahl der bei den jeweiligen Projekten eingesetzten Fahrzeuge vor.

Die vorliegenden Daten sind in der Anlage 1 dargestellt.

3.1 Wie gut ist die Erreichbarkeit des ÖPNV bei Bushaltestellen und Bahnhöfen für Menschen, die über kein eigenes Fahrzeug verfügen?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine entsprechenden Daten vor.

3.2 Wie viele Bushaltestellen und Bahnhöfe sind in Bayern für ÖPNV-Nutzer verfügbar?

Im Schienennetz im Freistaat betreiben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen aktuell 1066 Bahnhöfe und Haltepunkte für den öffentlichen Schienenpersonennah- und -fernverkehr.

Hinzu kommen rund 47000 ÖPNV-Haltestellen (Quelle: Zentrales Haltestellenverzeichnis der Länder – ZVH).

3.3 Bei wie vielen dieser Zustiegsmöglichkeiten liegt die Entfernung zwischen dem Wohnsitz und der Bushaltestelle oder dem Bahnhof unter einem Kilometer?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine entsprechenden Daten vor.

4.1 Wie wird die Möglichkeit, autonome Fahrzeuge für den ÖPNV zu nutzen, eingeschätzt (bitte genaue Zahl der in drei bis fünf Jahren einsetzbaren Fahrzeuge angeben)?

Hinsichtlich des allgemeinen ÖPNV werden die Fragen 4.1 bis 4.3 aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Autonome Straßenfahrzeuge sind eine technische Innovation, die im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Einsatzmöglichkeiten vor allem auf der höchsten Automatisierungsebene, Level 5, ihre Wirkung entfalten kann.

Sofern sie Marktreife erlangen sollten, können Level-5-Straßenfahrzeuge erhebliche Effekte im öffentlichen Verkehr auslösen, sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite. Die Entwicklung des autonomen Fahrens ist von der Geschwindigkeit der technischen Entwicklung und der Akzeptanz in der Bevölkerung abhängig. Durch die Unterstützung einzelner Pilotprojekte werden schrittweise mehr Erkenntnisse zu den Einsatzmöglichkeiten gewonnen. Eine gesicherte Prognose ist hier jedoch nicht möglich.

Hinsichtlich des SPNV antwortet die Staatsregierung wie folgt:

Spurgebundene Systeme eignen sich grundsätzlich gut für den autonomen Betrieb. Für den ÖPNV und insbesondere bei Massenverkehrsmitteln besteht wegen der Verantwortung bei der Personenbeförderung eine hohe Sensibilität in Richtung Sicherheit und Zuverlässigkeit. Bundesweit gibt es hierzu bereits etliche Studien und Forschungsprojekte, in Einzelfällen sogar schon Anwendungsprojekte wie beispielsweise seit 2021 bei der Hamburger S-Bahn. In Bayern ist für die Strecke Ebermannstadt – Forchheim im Jahr 2021 eine vom Freistaat mitfinanzierte Vorstudie vorgestellt worden. Nach Einschätzung der Staatsregierung wird es jedoch im bayerischen SPNV in den nächsten fünf Jahren noch nicht zum Einsatz von autonom fahrenden Zügen kommen.

4.2 Auf welchen Strecken verspricht der Einsatz autonomer Fahrzeuge den größten Vorteil (z. B. ländlicher Raum, Nebenstrecken, Ballungsräume, Hauptstrecken etc.)?

Im Schienenbereich dürfte die Umsetzung umso leichter sein, je weniger Schnittstellen es bei einer Strecke bzw. einem Netz mit anderen Systemen und Verkehrsträgern gibt, unabhängig davon, wo sich die Strecke befindet. Grundsätzlich können sich dadurch im SPNV Vorteile für wenig frequentierte Strecken bzw. Verkehrszeiten ergeben, bei denen perspektivisch dann auch ein SPNV „on demand“ und mit geringerer Abhängigkeit von Fachpersonal durchgeführt werden könnte. Gerade in Regionen, in denen es aufgrund des Arbeitsmarkts schwer ist, Fachkräfte für den SPNV-Betrieb wie beispielsweise Triebfahrzeugführer zu gewinnen, könnten autonome Fahrzeuge künftig vorteilhaft sein.

4.3 Welche Kosten werden für die Automatisierung veranschlagt?

Die in der Antwort zu Frage 4.1 erwähnte Vorstudie veranschlagt für die untersuchte Teststrecke Ebermannstadt – Forchheim Kosten für die Entwicklung und Regelbetrieb in Höhe von rund 40 bis 50 Mio. Euro.

5.1 Wie hoch wird die dafür nötige Versorgung mit 5G sein (bitte genaue Zahl der Sendemasten angeben)?

Der Telekommunikationsmarkt in Deutschland ist liberalisiert, von daher entscheiden grundsätzlich allein die Telekommunikationsunternehmen (TK-Unternehmen) über den Ausbau der Netze. Es ist davon auszugehen, dass für das autonome Fahren eine durchgehende Versorgung entlang der Verkehrswege mit 5G erforderlich ist. Die Versorgungsauflagen, die die Bundesnetzagentur den Netzbetreibern im Zuge der

Frequenzvergabe 2019 auferlegt hat, werden hier wesentliche Fortschritte bringen. Beim Netzausbau spielen geografische Belange, die Verfügbarkeit von Grundstücken für Masten und die verfügbare Infrastruktur an den geplanten Standorten eine Rolle. Zur konkreten Anzahl der Sendemasten liegen der Staatsregierung keine genaueren Informationen vor.

5.2 Wie hoch werden die Kosten dafür veranschlagt?

Die Errichtung von Funkmasten liegt in der Verantwortung der Netzbetreiber. Zu den Kosten, die von Standort zu Standort variieren, liegen der Staatsregierung keine genaueren Informationen vor. Der Freistaat unterstützt den Ausbau von TK-Infrastruktur durch politische Initiativen und mit Förderprogrammen, um den Ausbau mit Mobilfunk an Orten zu ermöglichen, die wirtschaftlich nicht erschlossen werden könnten.

5.3 Besteht bei der Anzahl der nötigen Sendemasten eine Gefahr durch die Strahlung für die Bevölkerung?

Nach derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnissen ist die zulässige Mobilfunkstrahlung gesundheitlich unbedenklich. Das gilt auch für den neuen 5G-Standard, der weitgehend auf die bewährten Frequenzbereiche zurückgreift. Gesetzlich festgelegte Grenzwerte schützen die Bevölkerung vor gesundheitlichen Gefahren durch hochfrequente elektromagnetische Felder. Sie beruhen auf Empfehlungen der „Internationalen Kommission zum Schutz vor nichtionisierender Strahlung“ und der deutschen Strahlenschutzkommission. Sie wurden mit dem Ziel entwickelt, vor den wissenschaftlich nachgewiesenen gesundheitlichen Risiken elektromagnetischer Felder zu schützen. In Deutschland sind die Grenzwerte auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in der „Verordnung über elektromagnetische Felder“ (26. Verordnung zur Durchführung des BImSchG – 26. BImSchV) festgelegt. Die Verordnung gilt für ortsfeste Anlagen, also Sendemasten mit einer äquivalenten isotropen Strahlungsleistung von mindestens 10 Watt, die elektromagnetische Felder im Frequenzbereich von 9 Kilohertz bis 300 Gigahertz erzeugen. Sie trat 1997 in Kraft und wurde 2013 überarbeitet. Es gibt nicht einen Grenzwert, sondern mehrere. Da die öffentlichen Mobilfunknetze ihre Mobilfunkdienste (GSM, LTE und 5G) in unterschiedlichen Sendefrequenzbereichen bereitstellen, die vom menschlichen Körper in unterschiedlichem Maße aufgenommen werden, sind auch die Grenzwerte in der 26. BImSchV frequenzabhängig. In Bayern werden die Grenzwerte an öffentlichen Orten regelmäßig nur zu einem niedrigen Prozentsatz ausgeschöpft. Das zeigen Messkampagnen des Landesamts für Umwelt (LfU), des Bundesamtes für Strahlenschutz und das Elektromagnetische-Felder-Monitoring (EMF-Monitoring) der zuständigen Bundesnetzagentur.

6.1 Wie schneidet Bayern im bundesweiten Vergleich bei der Erreichbarkeit von Bus und Bahn im Jahr 2021 ab?

Gemäß einer Studie des Branchenverbands „Allianz pro Schiene“ („Anbindung des Öffentlichen Verkehrs – Das deutschlandweite Erreichbarkeitsranking“) vom Sommer 2021 (Link www.allianz-pro-schiene.de¹) lag Bayern im Vergleich der Bundesländer hinsichtlich der Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen auf dem vorletzten Platz. Bei der von der Allianz pro Schiene angewandten Methodik wird der Anteil der Be-

1 <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/erreichbarkeitsranking/>

völkerung bewertet, welcher in maximal 600 m Entfernung zu einer Bushaltestelle mit mindestens 20 Abfahrten am Tag wohnt.

Eisenbahnstationen werden in Bayern nahezu ausnahmslos mit mindestens 20 Fahrten pro Tag bedient (Mo.–Fr.) – in den meisten Fällen mit deutlich mehr. Der bayerische Bedienrichtwert empfiehlt einen Stundentakt an Montagen bis Freitagen zwischen 5 und 23 Uhr, das entspricht 38 Fahrten.

Im SPNV gibt es im bayerischen Streckennetz im Schnitt alle 6 km eine Ein- und Ausstiegsmöglichkeit, bundesweit im Schnitt alle 6,7 km. Bezogen auf die Fläche kommt im Schnitt im bundesweit größten Flächenland Bayern auf alle 66 km² eine Bahnstation, bundesweit auf alle 63 km².

Eigene Untersuchungen des Freistaates zum Vergleich der Erreichbarkeit im allgemeinen ÖPNV bestehen nicht. Die Gestaltung des allgemeinen ÖPNV obliegt den Landkreisen und kreisfreien Städten im eigenen Wirkungskreis. Diese entscheiden mit den Gemeinden und Unternehmen über die notwendige Ausgestaltung desverkehrlichen Angebotes im allgemeinen ÖPNV.

Die bundesweit regelmäßig zitierte Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt und Raumforschung des Jahres 2021 (Datenlage 2020) bescheinigt dem Freistaat eine Verbesserung des Angebots im Vergleich zu der Vorgängerstudie aus dem Jahr 2019 (Datenlage 2018). Mit einem Erreichbarkeitsindex von 82,4 ist der Freistaat in dieser Studie auf Rang 12 der 13 Flächenländer. Die Studie misst, wie viele Einwohnerinnen und Einwohner im Umkreis von 600 Metern (Bushaltestelle) bzw. 1 200 Metern (Bahnhaltstelle) um eine Haltestelle wohnen, die mindestens 20 Fahrten (zehn Fahrtenpaare) pro Tag aufzeigt. Wenn eine Bushaltestelle weniger Fahrtenpaare, etwa acht oder neun Fahrtenpaare (Fahrtmöglichkeit alle zwei Stunden zwischen 8 und 20 Uhr in beide Richtungen) anbietet, so gelten diese Einwohner trotz des vorhandenen Angebots als „nicht erschlossen“ nach dieser Studie.

6.2 Welche fünf bayerischen Landkreise schneiden im Jahr 2021 am schlechtesten ab (bitte Nennung der Landkreise und Zahl der jeweiligen Haltestellen)?

Nach den Kriterien der oben genannten Studie (Zahl der SPNV-Stationen, Quelle: BEG; Zahl der ÖPNV-Haltestellen, Quelle: ZVH) liegen die folgenden Landkreise auf den hinteren fünf Plätzen:

- Dingolfing-Landau (drei SPNV-Stationen, 652 ÖPNV-Haltestellen)
- Straubing-Bogen (elf SPNV-Stationen, 682 ÖPNV-Haltestellen)
- Cham (27 SPNV-Stationen, 1 079 ÖPNV-Haltestellen)
- Rottal-Inn (zehn SPNV-Stationen, 1 134 ÖPNV-Haltestellen)
- Kronach (neun SPNV-Stationen, 421 ÖPNV-Haltestellen)

Alle Eisenbahnstationen in diesen Landkreisen weisen mindestens 20 Abfahrten an Mo.–Fr. auf, in Kronach und Cham jedoch einzelne Stationen wegen infrastruktureller Beschränkungen nur im Zweistundentakt je Richtung.

Eine isolierte landkreisscharfe Betrachtung im SPNV ist jedoch nicht sinnvoll, da diese enorm davon abhängig ist, ob es in einem Landkreis eine oder mehrere Bahnstrecken gibt, deren Bau historisch oft nicht nur von der Siedlungerschließung bestimmt gewesen ist.

6.3 Wie können die jeweiligen Landkreise unterstützt werden?

Eine finanzielle Unterstützung zur Entwicklung örtlich passgenauer ÖPNV-Angebote ist für alle Landkreise sowohl im Rahmen der Förderprogramme des Freistaates als auch des Bunds möglich.

Für die Infrastrukturförderung zur Verbesserung der ÖPNV-Verhältnisse stellt die Staatsregierung jährlich ca. 46 Mio. Euro für ganz Bayern aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) zur Verfügung. Verantwortlich für Planung und Ausführung der einzelnen Maßnahmen sind in der Regel die kommunalen Aufgabenträger, der Freistaat ist Fördergeber. Zur Aufstockung der BayGVFG-Mittel gibt es je nach Fördertatbestand noch Mittel aus dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz (BayFAG), Bike+Ride-Sondermittel, Digitalisierungsmittel und Mittel aus dem Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung. Die Höhe der Fördersätze liegt zwischen 45 und 85 Prozent. Zudem fördert der Freistaat Investitionen in innovative Verkehrsprojekte.

Der Bund fördert im Rahmen des Bundes-GVFG Vorhaben, die dem ÖPNV dienen. Von dieser Projektförderung können auch kommunale Aufgabenträger insbesondere bei Investitionen in den schienengebundenen ÖPNV profitieren. Der Bund stellt für Bundes-GVFG-Förderungen derzeit jährlich insgesamt 1 Mrd. Euro zur Verfügung.

Im SPNV haben die Landkreise weder bei der Infrastruktur noch beim Betrieb Zuständigkeiten. Die Zuständigkeit für das Stationsumfeld wiederum liegt bei den Gemeinden. Sofern sich Kommunen für neue SPNV-Haltepunkte an bestehenden Bahnstrecken aussprechen und beim Freistaat beantragen, werden diese auf ihre Sinnhaftigkeit, fahrplantechnische Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft. Eine Realisierung mit finanzieller Unterstützung durch den für Schieneninfrastruktur gemäß Grundgesetz (GG) zuständigen Bund kann dann die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs im jeweiligen Landkreis oder Nachbarlandkreis erhöhen.

Im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ und dem „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg“ erarbeitet der Freistaat Konzepte für den bedarfsgerechten Infrastrukturausbau des SPNV in den Metropolregionen München und Nürnberg, um das SPNV-Angebot dort zukünftig noch attraktiver zu machen.

Der Freistaat setzt sich in den Fällen, in denen ein Stundentakt im SPNV aufgrund von infrastrukturellen Engpässen nicht realisiert werden kann, beim zuständigen Bund bzw. der bundeseigenen Deutsche Bahn AG für eine Beseitigung dieser Engpässe ein.

Auf Initiative des Freistaates wird derzeit beispielweise die Strecke Zwiesel – Grafenau beschleunigt und ein Kreuzungsbahnhof in Spiegelau errichtet, sodass voraussichtlich ab Dezember 2022 eine Verdichtung des SPNV-Angebots auf einen Stundentakt umgesetzt werden kann.

Im allgemeinen ÖPNV können die Landkreise durch neue technische, organisatorische, rechtliche und finanzielle Maßnahmen unterstützt werden.

Zur Erprobung technischer Entwicklungen unterstützt der Freistaat die Erprobung und Umsetzung neuer Maßnahmen, etwa Pilotprojekte autonomer Busse im ländlichen Raum oder neue Softwareanwendungen zur leichteren Buchung des ÖPNV-Angebots. Durch die Förderung der Erweiterung oder Gründung von Verkehrsverbänden leistet der Freistaat einen Beitrag zur Verbesserung der Organisation bei der effektiven und effizienten Gestaltung des verkehrlichen Angebots vor Ort. Die

Neuformulierung des bunderechtlichen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.08.2021 ermöglicht rechtssicher neue bedarfsorientierte Angebote im ländlichen Raum. Die bestehende Rechtsunsicherheit versucht der Freistaat durch regelmäßig Vollzugshinweise zum Bundesgesetz zu beseitigen, um eine breite und rechtssichere Anwendung der neuen verkehrlichen Möglichkeiten zu unterstützen. Zur finanziellen Unterstützung der Landkreise hat der Freistaat insbesondere das Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum entwickelt, welches gezielt bedarfsorientierte Angebote im ländlichen Raum unterstützt.

7. Wie hoch wären die dafür notwendigen finanziellen Mittel (bitte genaue Auflistung nach Landkreisen und der jeweils notwendigen finanziellen Mittel)?

Die Kosten für die Realisierung einer neuen barrierefreien SPNV-Bahnstation haben eine große Spannweite und sind unter anderem abhängig von der Anzahl der Streckengleise, der Topographie und der Geologie. Bei den letzten Projekten in Bayern bewegten sie sich zwischen 1 und 25 Mio. Euro.

Im allgemeinen ÖPNV ist die Höhe der notwendigen Mittel davon abhängig, welches Angebot angeboten werden soll und welche konkreten Instrumente vor Ort vom jeweils zuständigen kommunalen Aufgabenträger genutzt werden sollen. Daher ist die erbetene Angabe nicht möglich.

Auf die Ausführungen über den Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV in der Antwort zu Frage 1.1 wird verwiesen.

Anlage 1 betreffend Fragen 2.2 und 2.3

Projektname	Regierungsbezirk	Landkreis	förderfähige Gesamtkosten im Jahr 2021
Rufbus Murnau on-demand	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	240.000,00 €
Rufbus Murnau on-demand	Oberbayern	Garmisch-Partenkirchen	45.825,00 €
Ruftaxen 5010/5020	Oberbayern	Erding	41.888,00 €
Rufbus 456	Oberbayern	Neuburg-Schrobenhausen	10.502,00 €
Rufbus Teisendorf	Oberbayern	Berchtesgadener Land	45.535,00 €
Rufbus Pörnbach	Oberbayern	Pfaffenhofen an der Ilm	87.071,00 €
Rufbus Berchtesgaden	Oberbayern	Berchtesgadener Land	36.598,00 €
MVV-Ruftaxis 8400/8500	Oberbayern	Starnberg	250.000,00 €
Bedarfsverkehre Landkreis Deggendorf (11 reine Rufbus-Linien, als einziges ÖPNV-Angebot)	Niederbayern	Deggendorf	255.853,67 €
Bedarfsverkehre Landkreis Freyung-Grafenau (Rufbusse auf Linien als Ergänzung an Randzeiten)	Niederbayern	Freyung-Grafenau	904.525,27 €
Ortsbus Spiegelau	Niederbayern	Freyung-Grafenau	26.261,44 €
On-demand-Verkehr "Freifahrt"	Niederbayern	Freyung-Grafenau	30.636,80 €
On-Demand-Verkehr "KEXI"	Niederbayern	Kelheim	155.523,69 €
Mobilitätskonzept Passau (27 reine Rufbus-Linien)	Niederbayern	Passau	498.651,50 €
Rufbusse Arberlandverkehr (17 reine Rufbus-Linien)	Niederbayern	Regen	459.425,16 €
Rufbus Bad Birnbach ("RuBi")	Niederbayern	Rottal-Inn	44.215,21 €
Rufbus Neumarkt VGN 511/558	Oberpfalz	Neumarkt i.d.Opf.	130.411,02 €
Rufbus Neumarkt VGN 529	Oberpfalz	Neumarkt i.d.Opf.	33.389,45 €
Rufbus Neumarkt VGN 531	Oberpfalz	Neumarkt i.d.Opf.	37.265,66 €
Rufbus Neumarkt VGN 536	Oberpfalz	Neumarkt i.d.Opf.	9.838,81 €
Rufbus Neumarkt VGN 546	Oberpfalz	Neumarkt i.d.Opf.	40.965,71 €
Rufbus Neumarkt VGN 585	Oberpfalz	Neumarkt i.d.Opf.	47.854,98 €
Rufbus Neumarkt VGN 586	Oberpfalz	Neumarkt i.d.Opf.	73.962,06 €
Rufbus Neumarkt VGN 588	Oberpfalz	Neumarkt i.d.Opf.	41.145,29 €
Rufbus Neumarkt VGN 591	Oberpfalz	Neumarkt i.d.Opf.	65.778,35 €
Rufbus Neumarkt VGN 592	Oberpfalz	Neumarkt i.d.Opf.	26.588,41 €
Rufbus Neumarkt VGN 593	Oberpfalz	Neumarkt i.d.Opf.	es liegen keine Daten vor
AST Pyrbaum/Postbauer-Heng	Oberpfalz	Neumarkt i.d.Opf.	32.530,50 €
Baxi	Oberpfalz	Tirschenreuth	822.786,68 €
E-Baxi	Oberpfalz	Tirschenreuth	144.199,25 €
RuBI	Oberpfalz	Amberg-Weizsach	39.807,85 €
Baxi	Oberpfalz	Neustadt a.d. Waldnaab	133.548,70 €
Baxi	Oberpfalz	Schwandorf	210.235,00 €
Rufbussystem Korridor "Nord West"	Oberpfalz	Cham	157.925,51 €
Nacht-Anruf-Sammeltaxi	Oberfranken	Coburg	4.313,46 €
Anruf-Linien-Taxi Döhlau - Hof	Oberfranken	Hof	28.242,52 €
Anruf-Linien-Taxi Schwarzenbach a. W. - Hof	Oberfranken	Hof	31.787,79 €
Hofer Landbus	Oberfranken	Hof	276.306,41 €
Rufbusse im Landkreis Lichtenfels	Oberfranken	Lichtenfels	78.454,70 €
Vario Bus Kulmbach	Oberfranken	Kulmbach	40.762,21 €
Rufbus Kronach	Oberfranken	Kronach	794.709,48 €
Fichtel-Baxi	Oberfranken	Wunsiedel i.Fichtelgebirge	511.378,58 €
AST Gunzenhausen	Mittelfranken	Weißenburg-Gunzenhausen	1.028,00 €
AST Pleinfeld	Mittelfranken	Weißenburg-Gunzenhausen	581,00 €
AST Treuchtlingen	Mittelfranken	Weißenburg-Gunzenhausen	es liegen keine Daten vor
AST Weißenburg	Mittelfranken	Weißenburg-Gunzenhausen	4.707,00 €
Rufbus Gunzenhausen	Mittelfranken	Weißenburg-Gunzenhausen	56.827,00 €
Rufbus Allersberg Mobil	Mittelfranken	Roth	29.687,96 €
Rufbus Thalmässing Mobil	Mittelfranken	Roth	25.778,00 €
Rufbus Greding Mobil	Mittelfranken	Roth	17.710,00 €
AST Stadt Spalt	Mittelfranken	Roth	3.658,00 €
AST Stadt Roth - Gemeinde Büchenbach	Mittelfranken	Roth	91.667,00 €

Projektname	Regierungsbezirk	Landkreis	förderfähige Gesamtkosten im Jahr 2021
NEA MOBIL	Mittelfranken	Neustadt/Aisch-Bad Windsheim	242.132,75 €
RufBus Main-Spessart	Unterfranken	Main-Spessart	301.408,73 €
Bus-Taxi Rhön-Grabfeld	Unterfranken	Rhön-Grabfeld	11.628,90 €
Flexibus	Schwaben	Günzburg	515.567,52 €
Pfiffibus	Schwaben	Neu-Ulm	712.969,38 €
Rufbus Dillingen	Schwaben	Dillingen a.d. Donau	20.381,44 €
Flexibus	Schwaben	Unterallgäu	184.949,71 €
Rufbus Donau-Ries	Schwaben	Donau-Ries	125.571,30 €
Nördlingen mobil	Schwaben	Donau-Ries	34.564,95 €
Gebündelter Bedarfsverkehr Bad Hindelang	Schwaben		keine Förderung im Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.